Das Türkische Reich, politisch, geographisch und ...

Kurt Hassert

Das Türkische Reich.

Das Türkische Reich

Politisch,
geographisch und wirtschaftlich

Von

Kurt Hassert

Tübingen
Verlag von J. C. B. Mohr (Paul Siebeck)
1918.

Druck von H. Laupp jr in Tübingen.

Printed in Germany

Vorwort.

Das vorliegende Buch, das seine Entstehung einer Anregung des Herrn Verlegers verdankt, rechtfertigt sich von selbst. Ist doch unter den Hauptproblemen des gegenwärtigen Weltkrieges das Schicksal des Osmanischen Reiches eines der wichtigsten und für die Mittelmächte entscheidendsten! Das gewaltige Völkerringen hat uns aber die Türkei in einem Maße nahe gebracht, wie das in langer Friedenszeit niemals möglich gewesen wäre. Steht jetzt die gegenseitige Waffenhilfe im Vordergrunde des Interesses, so wird es sich in Zukunft um die kulturliche und wirtschaftliche Förderung unseres osmanischen Bundesgenossen handeln.

Diese Aufgabe ist groß und schwer, da sie verständnisvolles Eindringen in die Eigenart des vom Abendlande so grundverschiedenen Orients voraussetzt und genaue Kenntnisse über die Bedürfnisse, Erzeugnisse und die Aufnahmemöglichkeiten der Türkei verlangt. Man muß sich eben so sehr vor einer Ueberschätzung der natürlichen Hilfsquellen Türkisch-Vorderasiens hüten wie vor einer Unterschätzung der Mittel und Wege, die für eine ersprießliche Tätigkeit im Orient mit seiner ganz anders gearteten Bevölkerung einzuschlagen sind.

Ganz wesentlich kommt für die Beantwortung dieser Fragen die Geographie in Betracht, indem sie die in der Natur und im Völkerleben sich darbietenden Grundlagen feststellt und die ursächlichen Zusammenhänge erörtert, auf denen das Kultur- und Wirtschaftsleben eines Landes beruht. Geographische Erwägungen lehren auch, daß wir über der Orientpolitik niemals unsere kolonialen und überseeischen Kriegsziele preisgeben dürfen. Denn rein tropische Erzeugnisse, deren unsere Volkswirtschaft so dringend bedarf, bringt die Türkei überhaupt nicht hervor, und bis zur ausgiebigen Lieferung von Ersatzstoffen, z. B. Oliven- und Sesamöl für Palmkerne und Kopra, ist noch ein weiter und mühsamer Weg notwendig. Dabei bleibt es sehr fraglich, ob die in

Türkisch-Asien gewonnenen Rohstoffe uns allein zukommen oder ob nicht auch andere Staaten an ihnen Anteil haben werden.

Mein Buch steht in der Mitte zwischen *A. Philippsons* ausgezeichneten, aber knappen Ausführungen (Das Türkische Reich, Weimar 1915) und der umfangreichen, auch vom ästhetisch-geographischen Gesichtspunkte aus beachtenswerten Landeskunde von *E. Banse* (Die Türkei. 2. Auflage, Braunschweig 1916). Seiner ganzen Anlage nach kann und will es keine erschöpfende Darstellung, sondern nur ein allgemein orientierender Ueberblick sein und zur Beseitigung unrichtiger oder unklarer Vorstellungen über das Osmanische Reich beitragen. Daß hierbei auch die Kritik zum Worte kommen muß, ist selbstverständlich, da mit »eitel Lob« weder den Türken noch uns gedient ist. Aus diesem Grunde wenden sich die nachfolgenden Ausführungen, wenngleich sie auf wissenschaftlicher Basis ruhen, an einen breiteren Leserkreis. Von einer vollständigen Zusammenstellung der überaus weitschichtigen und während des Krieges unabsehbar angeschwollenen Literatur wurde abgesehen und hauptsächlich nur die benutzte Literatur aus den letzten 20 Jahren angeführt*). Um so wertvoller waren mir die Mithilfe und mancherlei Hinweise, die ich einem der besten Kenner des Orients und der Türkei, Herrn Geh. Regierungsrat Prof. Dr. *A. Philippson* in Bonn, verdanke.

Dresden, Weihnachten 1917.

Kurt Hassert.

*) Eingehende bibliographische Angaben enthalten:

E. Banse, Die Türkei. 2. Auflage, Braunschweig 1916, S. 411—426.

F. Regel, Die deutsche Forschung in Türkisch-Vorderasien. Länder und Völker der Türkei Heft 7 (Leipzig 1915).

Archiv für Wirtschaftsforschung im Orient. Weimar, seit 1916.

Verzeichnis der Bücherei des Deutschen Vorderasien-Institutes, zusammengestellt von *H. Grothe*. Beiträge zur Kenntnis des Orients 14 (1917), S. 183—264.

Bibliotheca Geographica. Jahresbibliographie der gesamten geographischen Literatur. Herausgegeben von der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin seit 1891/92.

Inhalt.

1. Die Wandlungen des politischen Bildes des Türkischen Reiches.

Festsetzung der Osmanen in Kleinasien und erste Fußfassung in Europa. Eroberung der Balkanhalbinsel und Konstantinopels. Beherrschung des östlichen Mittelmeerbeckens und des Schwarzen Meeres. Eroberung Vorderasiens. Uebernahme des Kalifates. Einverleibung Nordafrikas und Ungarns. Größte Ausdehnung des Türkischen Reiches. Türkisierung und Islamisierung. Ursachen des beginnenden Verfalles. Die ersten Landverluste. Die Türkei, Oesterreich und Rußland. Die Befreiungskriege der christlichen Balkanvölker. Innerer Verfall der Türkei. Die Veränderungen des politischen Bildes der Balkanhalbinsel durch den Berliner Kongreß und den Krieg von 1912/13. Verlust des afrikanischen Besitzes. Ursachen und Bedeutung des territorialen Abbröckelungsprozesses. Die Verbandsmächte und die Türkei. Die Mittelmächte und die Türkei.

a) Die Gründung und erste Ausbreitung des Osmanischen Staates.

In ihrem Werden und Vergehen ist die Türkei eines der eigenartigsten staatlichen Gebilde, das sich aus den bescheidenen Anfängen einer Grenzmark rasch zum Range einer Welt- und Großmacht aufschwang, um dann einem unaufhaltsamen Abbröckelungsprozeß anheimzufallen, der schließlich mit einer völligen Aufteilung des morsch gewordenen Staates zu enden drohte. Gerade der Weltkrieg aber hat dem Osmanischen Reiche die Erneuerung gebracht.

Im Anfange des 13. Jahrhunderts hatte die Mongolenflut einen etwa 50000 Köpfe, nach anderen wahrscheinlich zutreffenderen Angaben nur 400 Familien oder 2000 Seelen starken türkischen Stamm aus seinem Wohngebiete in Turan mit fortgerissen. Die landlos gewordenen Scharen wurden von einem der stammesverwandten Seldschukenherrscher als Grenzwache gegen Byzanz im nordwestlichen Kleinasien angesiedelt und nahmen hier den Namen eines ihrer ersten Häuptlinge, Osman, an, der als Gründer des Reiches und der Dynastie gilt. Dank ihren kriegerischen Eigen-

schaften und ihrer straffen militärischen Organisation, aber auch dank der Schwäche und Uneinigkeit der seldschukischen Nachbarstaaten erlangten die osmanischen Türken oder Osmanen bald (1299) ihre Selbständigkeit und begannen sich erobernd auszubreiten. 1326 besetzten sie Brussa und machten es zur ersten Hauptstadt, von der sie noch heute mit Ehrfurcht sprechen. Hier erstand der neue Sultanspalast, dessen Haupttor die »Hohe Pforte« genannt wurde: ein Name, der später auf das Wesiratsgebäude in Konstantinopel überging und als Amtsbezeichnung der türkischen Regierung bis heute Geltung behalten hat.

Nach und nach kamen die asiatischen Küsten des Marmarameeres in die Gewalt der Türken, die 1356 durch die Eroberung von Gallipoli und Bulair auch auf europäischem Boden Fuß faßten und damit die Hand auf die Meerengen legten. Von diesen ersten europäischen Stützpunkten aus gewannen sie ganz Thrazien, das im wesentlichen noch heute den Rest des türkischen Landbesitzes in Europa bildet, während Kleinasien, die Geburtsstätte des Reiches, sich mehr und mehr zum eigentlichen Herzlande der Türkei entwickelt hat. Mit Thrazien wurde auch Adrianopel erobert und an Stelle von Brussa zur — europäischen — Residenz erhoben, die noch jetzt die zweite Hauptstadt des Osmanischen Reiches heißt.

Rasch erfolgte nun die Ausbreitung der türkischen Macht über die Balkanhalbinsel, besonders nach Besiegung der gefährlichsten Gegner, der Serben (1389 erste Schlacht auf dem Amselfeld) und Bulgaren. Sultan Bajasid dehnte die Grenzen des Staates bis zum Euphrat und über die Donau aus. Das ganze Abendland begann vor ihm zu zittern, zumal als das christliche Kreuzheer, das unter König Sigismund von Ungarn sich den Türken entgegenwarf, 1396 bei Nikopolis vernichtend geschlagen wurde, worauf die Walachei als osmanischer Schutzstaat die Oberhoheit der Pforte anerkannte. Zum Glück erlitt Bajasid bald darauf eine furchtbare Niederlage bei Angora gegen den Mongolenherrscher Timur (Tamerlan), die den Bestand des Osmanischen Reiches in Frage stellte und die Türkengefahr für ein Menschenalter bannte. Aber das christliche Europa ließ die Zeit osmanischer Ohnmacht unbenutzt verstreichen, und als das kurzlebige mongolische Riesenreich wie alle von Steppenvölkern gegründeten Staaten unerwartet schnell zerfallen war, erhob sich die Macht des türkischen Halbmondes zu einer nie wieder erreichten Höhe.

b) Die Glanzzeit des Osmanischen Reiches.

Zunächst führte Sultan Mohammed II. den entscheidenden Schlag gegen den letzten Rest des alten Oströmischen und späteren Byzantinischen Reiches, indem er das durch die Eroberung seines Hinterlandes längst von allen Seiten eingekreiste Konstantinopel 1453 nach 50tägiger Belagerung und hartnäckiger Verteidigung erstürmte und jene noch immer wichtigste und glänzendste Metropole der damaligen Welt zur Hauptstadt machte. Damit fiel der letzte Vorposten des Abendlandes in türkische Gewalt, und auf der altehrwürdigen Sophienkirche mußte seitdem das christliche Kreuz dem mohammedanischen Halbmond weichen[1]). Gleichzeitig hatte das Osmanische Reich als Meerengenstaat an einer der wichtigsten und empfindlichsten Erdstellen endgültig Fuß gefaßt, es war eine asiatische und europäische Großmacht geworden, der bald auch die letzten selbständigen Staaten Kleinasiens und der Balkanhalbinsel (Griechenland, Albanien, Bosnien) als Beute zufielen. Immer weiter griffen die Türken über die natürliche Nordgrenze der Südosthalbinsel, die Donau, hinüber und machten sich die Moldau tributär. Vor allem schuf aber Mohammed II. auch eine starke Flotte in der richtigen Erkenntnis, daß er nur dann die Küsten und Inseln des östlichen Mittelmeerbeckens gegen die damals erste Seemacht, Venedig, behaupten konnte. Der erste Erfolg der türkischen Seebeherrschung war der Anschluß des tatarischen Chanates der Krim und damit des Nordsaumes des Schwarzen Meeres, das drei Jahrhunderte hindurch ein osmanischer Binnensee blieb. Fortan zitterte Europa vor dem Türken, der der Schwarze Mann für ungezogene Kinder und der Antichrist der Kirche wurde[2]).

Sultan Selim I. vergrößerte den Besitzstand des Reiches durch die Eroberung des nordwestlichen Persiens (Armenien) und der Länder des arabischen Völker- und Kulturkreises, Nord-Mesopotamiens, Syriens, West-Arabiens und Aegyptens. Vor allem aber wurde er von den heiligen Städten des Islam, Mekka und Medina, als Schirmherr der mohammedanischen Religion anerkannt und nahm die geistliche Würde eines Kalifen an, die seitdem dauernd und erblich mit dem Sultanstitel der osmanischen Herrscher verbunden ist. Sie macht den Sultan — abgesehen von seiner Stellung als weltlicher Oberherr der Untertanen des Türkischen Reiches — zugleich zum Verteidiger des Glaubens

und damit zum ideellen Oberhaupt über sämtliche Mohammedaner der Erde[8]). Da jedoch das Kalifat an den Besitz der Heiligtümer in Arabien geknüpft ist, so würde deren Verlust für den Sultan auch den Verlust der höchsten geistlichen Würde bedeuten. Daher strebt England, das über viel mehr mohammedanische Untertanen gebietet als der Sultan und zahlenmäßig mit rund 100 Millionen Anhängern des Propheten als größter mohammedanischer Staat bezeichnet werden muß, schon lange nach dem Erwerb von Mekka und Medina, um dort eine gefügige Persönlichkeit als Kalifen einzusetzen und damit Einfluß auf die geistige Macht des Islams zu gewinnen.

Mit der Einverleibung Aegyptens faßte die Türkei auch in Afrika Fuß. Ihr Machtbereich erstreckte sich jetzt über drei Erdteile und griff aus dem östlichen ins westliche Mittelmeerbecken über, indem der Seeräuberführer Chaireddin Barbarossa die von ihm beherrschten drei nordafrikanischen Barbareskenstaaten Tripolis, Tunis und Algier unter die Oberhoheit der Pforte stellte.

Unter Selims Sohn Suleiman II. erreichte das Osmanische Reich den Gipfel seiner Macht. Das südliche Mesopotamien, Kaukasien und die Inseln des Aegäischen Meeres wurden ihm einverleibt, und dem unaufhaltsamen Siegeslaufe der Türken fiel über die Hälfte Ungarns einschließlich der Hauptstadt Ofenpest zur Beute, während sich ihr Ungestüm an den schon damals, 1529, erfolgreich verteidigten Wällen Wiens brach. Bei der Belagerung der von Zrinyi heldenmütig verteidigten Festung Sziget starb der Sultan. Unter seinem Nachfolger wurden noch die Hauptinseln des östlichen Mittelmeeres, Kreta und Cypern, dazu Podolien und die Ukraine dem Reiche einverleibt, das damit seine größte Ausdehnung als Landmacht gewann. Mit rund 6 Millionen qkm war es so groß wie das heutige Europäische Rußland und die Halbinsel Skandinavien zusammengenommen. Davon entfielen rund 940000 qkm auf Europa, so daß die Türkei auch nach den für unsern Erdteil geltenden Raumbegriffen eine europäische Großmacht war. Ihr Gebiet umrahmte in der Form eines riesigen Halbmondes das östliche Mittelmeer, während die Flotte das Mittelmeer und Rote Meer beherrschte, durch immer wiederholte Angriffe die portugiesischen Kolonien in Indien und am Persischen Golf bedrohte und in Ostafrika die Oberhoheit des Sultans über die Somaliküste bis nach Sansibar ausdehnte.

Zur Glanzzeit des Reiches erfuhr das türkische Element eine

rasche Vermehrung und zwar weniger durch Zwangsbekehrung als durch freiwilligen Uebertritt zum Islam. Namentlich die Bevölkerung Kleinasiens wurde auf diese Weise türkisiert oder richtiger islamisiert. Denn die Osmanen sind als selbständiger Stamm vollständig in der an Zahl weit überlegenen Masse der Unterworfenen aufgegangen, die dafür die türkische Sprache und mohammedanische Religion annahmen, soweit die Türkisierung der Kleinasiaten nicht schon großenteils durch die Seldschuken erfolgt war. Dagegen wurden die fest geschlossenen slavischen, griechischen und albanischen Volkskörper der Balkanhalbinsel nicht türkisiert und auch nur zum kleinsten Teile islamisiert, so daß die Osmanen auf europäischem Boden stets bloß eine Minderheit in fremder nationaler Umgebung bildeten. Ebenso beruht — abgesehen von Kleinasien — ihre Herrschaft in Asien nicht auf nationaler, sondern lediglich auf religiös-politischer Grundlage. Für den Zusammenhalt und die Einheit des Reiches ist es aber ein verhängnisvoller Fehler gewesen, daß die Türken die unter ihre Botmäßigkeit gelangten Völker nicht zu Osmanen gemacht haben, sondern ihre Nationalität und Religion unangetastet ließen, so daß sie Fremdkörper im Staate blieben.

Dazu kam, daß das in raschem Siegeslauf gewonnene, bunt zusammengewürfelte Reich der inneren Zusammenfassung entbehrte und daß seine Mehrer kein Maßhalten kannten. Weit über die natürlichen Grenzen hinaus griffen sie in immer entlegenere und immer fremdartigere Länder über, und diese unter ungeheuren Opfern errungenen Außenposten konnten auf die Dauer nicht behauptet werden. Denn zur festen Verknüpfung und gedeihlichen Entwicklung des übermäßig ausgedehnten Besitzes fehlten als notwendige Voraussetzungen gute Verkehrsmittel und Verständnis des osmanischen Herrenvolkes für wirtschaftliche Aufgaben und Interessen. Außerdem zerrütteten die ununterbrochenen Kriege die Finanzen des Landes und rafften die Blüte seiner Bevölkerung dahin. So grub sich die Türkei ihr eigenes Grab, indem sie ihre Kräfte durch die Zusammenraffung eines übermäßig ausgedehnten, seinem ganzen Wesen nach unorganischen Besitzes vergeudete, statt sie zum friedlichen Ausbau eines engerräumigen, dafür aber einheitlicheren und in natürliche Grenzen zusammengefaßten Staates zu verwenden. Aus allen diesen Gründen machten sich schon in den Zeiten des Glanzes die ersten Zeichen äußerer Abbröckelung

und innerer Zersetzung bemerkbar, und seit dem 17. Jahrhundert begann ein bis zur Gegenwart dauernder unaufhaltsamer Verfall, den man als Orientalische Frage oder besser als Orientalische Fragen bezeichnet.

c) Der Niedergang des Türkischen Reiches.

1566 scheiterte der türkische Angriff auf Malta an dem tapferen Widerstande des Johanniterordens, und 1571 wurde die osmanische Flotte bei Lepanto vernichtet. Eine beträchtliche Einbuße an Seegeltung war die Folge. 1664 wurde das türkische Landheer bei St. Gotthard an der Raab entscheidend geschlagen, und die zweite, siebenwöchige Belagerung der heldenmütig verteidigten und von einem polnisch-deutschen Hilfsheer entsetzten Stadt Wien endete 1683 mit einer vollständigen Niederlage der Türken, die den Verlust Ungarns nach sich zog. Der Friede von Karlowitz, der 1699 die kriegerischen Ereignisse abschloß, kann als erste große Demütigung der Osmanen gelten, da er ihnen die ersten empfindlichen Landverluste in Europa brachte. Oesterreich erhielt Ungarn mit Ausnahme des Banates, Polen die Ukraine zurück. Als neuer Gegner der Türkei trat nunmehr aber Rußland auf. Es leitete seine Pontuspolitik mit der Eroberung der Stadt Asow ein, die allerdings 1711 wieder verloren ging.

Neue glänzende Siege des Prinzen Eugen von Savoyen befreiten Europa endgültig vom türkischen Druck. Denn seit dieser Zeit sind die Osmanen nie wieder angriffsweise gegen eine europäische Großmacht vorgegangen, sondern haben sich auf die Abwehr feindlicher Angriffe beschränkt. Der Friede von Poscharewatz (Passarowitz), der diese Kriegsperiode beendete, trug den Oesterreichern das Banat, die Kleine Walachei und einen breiten Grenzstreifen südlich der Save nebst Belgrad, also den Norden Serbiens, ein. Doch mußten die walachischen und serbischen Erwerbungen nach einem neuen, für die Türken glücklichen Kriege wieder preisgegeben werden. Denn die Landstriche südlich der Karpathen und der Donau stellten für Oesterreich ein ebenso aus dem Rahmen seiner natürlichen Umgrenzung herausfallendes Gebiet dar, wie das Banat für die Türkei ein unnatürliches und daher schwer zu behauptendes Außenland jenseits der Donau war. Nachdem aber Oesterreich in der Donau und im Hochgebirgswalle der Karpathen eine gute Naturgrenze gegen den unruhigen osmanischen Nachbar gewonnen hatte, während ihm der schmale

Küstenstreifen Dalmatiens eine feste Grundlage für seine Adriapolitik gab, hat es bis zum Jahre 1878, in welchem es die nordwestlichen Provinzen der Europäischen Türkei, Bosnien und Herzegowina, besetzte, die einmal erreichten Balkangrenzen nicht überschritten und keine Eroberungskriege gegen den ehemaligen Erbfeind mehr unternommen.

Dafür begann Rußland sich immer mehr zum gefährlichsten und erfolgreichsten Feinde der Türkei zu entwickeln, auf deren Zertrümmerung seine Bestrebungen fortan gerichtet waren. Die Hauptziele der russischen Totengräberarbeit am Osmanischen Reiche waren die Erwerbung Konstantinopels und der Meerengen — um aus der Sackgasse des Pontus ins Mittelmeer zu gelangen —, die Befreiung der christlich-slavischen Balkanvölker, deren Selbständigkeitsbestrebungen der große slavische Bruder mit allen Mitteln unterstützte — um die Befreiten zu russischen Vasallen und zu Schildwachen gegen die Türkei zu machen —, und die Erlangung der unbedingten Vorherrschaft im Orient. 1774 erhielt Rußland im Frieden von Kütschük Kainardsche und 22 Jahre später in dem durch preußische Vermittelung geschlossenen Frieden von Jassy die gesamte Nordküste des Schwarzen Meeres, dazu freie Schiffahrt im Pontus und im Aegäischen Meere und eine Art Schutzrecht über die Donaufürstentümer und über die griechisch-orthodoxen Christen des Türkischen Reiches. Fortan war die Türkei in Europa auf die Südosthalbinsel beschränkt. Doch umfaßte ihr Besitzstand in Europa, Vorderasien und Nordafrika zu Anfang des 19. Jahrhunderts immer noch ein Gebiet von über 5 Millionen qkm Fläche.

Inzwischen waren die innerpolitischen Verhältnisse so verworren geworden, daß die Sultane versuchen mußten, den fortschreitenden Verfall durch weitgehende Reformen aufzuhalten. Aber diese Erneuerungsbestrebungen erschütterten das Reich vielmehr in seinen Grundfesten statt es zu festigen. Denn sie lösten die Selbständigkeitsgelüste einzelner Statthalter (Mohammed Ali Pascha von Aegypten, Ali Pascha von Janina) und die Befreiungskriege der christlichen Balkanvölker aus, die nach Jahrhunderte langer Knechtschaft die alte Unabhängigkeit ihrer einst glanzvollen Reiche zurückgewinnen oder wenigstens eine gesicherte nationale Selbstverwaltung erringen wollten. So ging in der Folge aus türkischem Staatsboden eine Anzahl von Nationalstaaten hervor, die miteinander in scharfen Wettbewerb traten und zu-

gleich der Kampfplatz für die widerstrebenden Balkaninteressen Rußlands und Oesterreich-Ungarns wurden.

Zuerst gab der Friede von Bukarest 1812 dem Fürstentum Serbien seine innere Selbständigkeit. Bloß nach außen hin blieb es als suzeräner Staat der Pforte untergeordnet, die zunächst auch noch die Hauptfestungen besetzt hielt. Derselbe Friede machte Rußland zum Herrn Bessarabiens und damit zum unmittelbaren Anlieger der Donaumündungen.

Ungleich stärker zog der blutige und wechselvolle Freiheitskampf der Griechen die Kulturwelt Europas in Mitleidenschaft. In der Seeschlacht von Navarino 1827 wurde die türkisch-ägyptische Flotte von der vereinigten englisch-französisch-russischen Flotte völlig vernichtet. Aber erst als die Russen in einem neuen siegreichen Kriege vor Konstantinopel erschienen, erkannte der Sultan im Frieden von Adrianopel, der 1829 wiederum durch preußische Vermittelung zu stande kam, die Unabhängigkeit Griechenlands an und trat die Donaumündungen an Rußland ab.

Immer drohender wurde nun der Ausbreitungsdrang des landhungerigen Nachbars, so daß England, Frankreich und Sardinien der Pforte zu Hilfe kamen. Im Frieden von Paris, der 1856 den für Rußland unglücklich verlaufenen Krimkrieg beendete, mußte der Zar die Donaumündungen nebst dem unmittelbar anstoßenden Uferstreifen Bessarabiens wieder herausgeben. Letzterer fiel an Rumänien, die ersteren aber wurden internationalisiert und einer besonderen Donaukommission unterstellt. Für ihre Mithilfe verlangten die Westmächte von der Türkei die Einführung gründlicher innerer Reformen, die jedoch so ungeheure Summen verschlangen, daß sie das wirtschaftlich noch ganz unentwickelte Land nicht aufzubringen vermochte. Unter Verpfändung einträglicher Staatsmonopole und durch Aufnahme ausländischer Anleihen und Unternehmungen bürdete es sich eine immer mehr wachsende Schuldenlast auf, die bei der Gewissenlosigkeit der Beamtenschaft und der maßlosen Verschwendungssucht des Hofes schließlich zum Staatsbankerott führte. Mit dem Eindringen fremder Kapitalien wuchs aber zugleich der Einfluß der Fremdmächte, namentlich Englands und Frankreichs, und machte sich in zunehmender Einmischung in die innern Angelegenheiten des Reiches geltend. Da überdies die türkische Verwaltung gar nicht an die Durchführung der versprochenen Reformen dachte, so brachen bald hier, bald dort schwere Unruhen aus, die von Ruß-

land und den von ihm unterstützten Balkanstaaten geschürt wurden und schließlich zum russisch-türkischen Kriege von 1877/78 führten.

Nach hartem Kampfe unterlagen die Osmanen und mußten im Vorfrieden von San Stefano die drückendsten, dem russischen Uebergewicht Tür und Tor öffnenden Bedingungen annehmen, die auf eine vollständige Zerreißung der Europäischen Türkei hinausliefen und in Europa ungeheure Aufregung verursachten. Fürst Bismarck bemühte sich als »ehrlicher Makler«, die schroffen Gegensätze auf dem Berliner Kongreß zum Ausgleich zu bringen. Zunächst erstand als neuer Staat Bulgarien, vorläufig noch unter türkischer Oberhoheit und in wesentlich engeren Grenzen als Rußland sie gefordert hatte. Südbulgarien oder, wie der damals neugeschaffene politisch-geographische Begriff lautete, Ostrumelien wurde eine von einem christlichen Gouverneur verwaltete autonome türkische Provinz. Rumänien — d. h. die seit 1866 vereinigten Donaufürstentümer Moldau und Walachei —, Serbien und Montenegro wurden ganz und gar unabhängig, und die beiden letzteren erfuhren auch ansehnliche Gebietserweiterungen. Dagegen mußte Rumänien, das dafür durch die viel weniger wertvolle Dobrudscha entschädigt wurde, das südliche Bessarabien an Rußland zurückgeben, das damit wieder an den Donaumündungen Fuß faßte und zugleich von der Türkei einen großen Teil Armeniens erhielt. Als Gegengewicht gegen die russischen Balkanbestrebungen wurde Oesterreich-Ungarn die Besetzung der türkischen Provinzen Bosnien und Herzegowina übertragen, die 1908 unter die uneingeschränkte Oberhoheit der Doppelmonarchie kamen. Die Insel Cypern ging in englische Verwaltung über, und Griechenland wurde einige Jahre später die Provinz Thessalien zugesprochen. Der Rest der Halbinsel, hauptsächlich die Provinzen Thrazien, Mazedonien und Albanien mit 170000 qkm Gesamtfläche umfassend, verblieb den Türken.

Aber auch späterhin erlitt das Osmanische Reich infolge des unausgesetzten Nationalitätenhaders, der durch von außen hereingetragene Wühlereien immer neu entfacht wurde, weitere empfindliche Landeinbußen, die selbst der siegreiche Krieg gegen Griechenland 1897 nicht aufzuhalten vermochte. Schon 1885 vollzog Bulgarien die Einverleibung von Ostrumelien und erklärte sich 1908 zum unabhängigen Königreich. 1898 erhielt die Insel Kreta Selbstverwaltung und fiel später an Griechenland. Schließ-

lich brach der Balkanbund der vier christlichen Staaten Serbien, Montenegro, Bulgarien und Griechenland, den die russische Diplomatie zur Zertrümmerung und Aufteilung des Restes der Europäischen Türkei ins Leben gerufen hatte, 1912/13 einen glänzend durchgeführten Krieg vom Zaune. Das Osmanische Reich, das gerade in einer tiefgreifenden politischen Umgestaltung begriffen war und noch unter den Nachwirkungen des italienisch-türkischen Krieges, der jungtürkischen Revolution und der alttürkischen Gegenrevolution zu leiden hatte, wurde vollständig geschlagen. Es mußte den Balkanstaaten und dem neu gegründeten Fürstentum Albanien seinen gesamten europäischen Besitz überlassen mit Ausnahme eines Teiles der Provinz Thrazien und der alten Hauptstadt Adrianopel, die unter rascher Ausnützung des zwischen den ehemaligen Balkanverbündeten ausgebrochenen Zwistes wieder besetzt wurde. Seitdem nennt die Türkei auf der Südosthalbinsel bloß noch ein Gebiet von 24—28 000 qkm Fläche (= Rheinprovinz) mit 1 900 000 Einwohnern ihr eigen, das für den Gesamtstaat und für Europa nur insofern Bedeutung hat, als Konstantinopel und die Meerengen den Osmanen verblieben sind. Durch die Beherrschung dieser wichtigsten Verbindungen zwischen Europa und Kleinasien spielen sie noch immer eine nicht zu unterschätzende Rolle.

Im Laufe des 19. Jahrhunderts hat die Türkei auch ihren gesamten afrikanischen Besitz wieder herausgeben müssen, der allerdings nie mit dem Reiche organisch verwachsen gewesen war. Denn die Barbareskenstaaten standen schon seit dem letzten Viertel des 17. Jahrhunderts durch die Wahl eigener Fürsten nur noch in einem ganz äußerlichen Abhängigkeitsverhältnis zur Pforte, und Aegypten hatte innerhalb des Reichsverbandes die nahezu unabhängige Stellung eines autonomen Tributärstaates errungen. Bloß in Tripolitanien vermochten die Osmanen ihre unmittelbare Herrschaft zu behaupten und sie nach der Eroberung des Hinterlandes Fezzan sogar durch die Sahara hindurch bis in die Oasengruppe von Tibesti auszudehnen. Da ihnen jedoch eine brauchbare Kriegsflotte fehlte, die das abgelegene und viel zu lang ausgedehnte Nordafrika vor fremden Eroberungsgelüsten hätte schützen können, so war es auf die Dauer nicht zu halten. Schon 1830 setzte sich Frankreich in Algier und 1881 in Tunis fest, während England 1882 in Aegypten Fuß faßte. Um im Wettstreit mit beiden Staaten nicht ganz aus der Beherrschung des Mittel-

meeres ausgeschaltet zu werden, richtete nunmehr Italien immer begehrlichere Blicke auf Tripolitanien und nahm es 1912 in einem ohne jeden Rechtsgrund heraufbeschworenen Kriege weg. Die tatsächliche Eroberung der neuen Kolonie ist allerdings bisher noch nicht weit landeinwärts fortgeschritten. Die Italiener nisteten sich auch auf Rhodus und den südlichen Sporaden, dem sogenannten Dodekanesos, ein und haben die der Westküste Kleinasiens unmittelbar vorgelagerten Inseln bis heute nicht geräumt[4]).

Damit war im wesentlichen der Abbröckelungsprozeß beendet, dessen hauptsächlichste Ursachen die nationalen und religiösen Zerklüftungen der bunt gemischten Bevölkerung, innere, auch durch Reformen nicht aufzuhaltende Fäulnis und die Uebermacht äußerer Feinde waren. Und doch sind diese wiederholten blutigen Amputationen vielleicht ein Glück für den »kranken Mann« am Bosporus gewesen, wie man die Türkei schon seit zwei Jahrhunderten nennt. Denn tatsächlich krankte sie an einem Uebermaße von Raum, der obendrein viel zu entlegen war und viel zu ausgedehnte, schwer zu schützende Grenzen hatte, als daß er mit den verfügbaren Land- und Seestreitkräften auf die Dauer vor fremder Begehrlichkeit gesichert werden konnte. Durch den Verlust dieser stets bedrohten Außenposten hat die Türkei einen leichter zu behauptenden und besser umgrenzten politischen Raum erhalten[5]) und das, was sie an Land einbüßte, an Menschen gewonnen. Denn aus den unter christliche Herrschaft gekommenen Gebieten wanderten mehrere Millionen Mohammedaner aus, die sogenannten Muhadschirs, die sich mit den veränderten Verhältnissen nicht befreunden konnten oder wollten und meist in Kleinasien angesiedelt wurden.

Auch mit der immerhin schmerzlichen Preisgabe der europäischen Provinzen haben die Osmanen sich abgefunden. In ihrem eigenen Interesse hätten sie überhaupt besser daran getan, die Balkanhalbinsel, die mit ihrer geschlossenen, türkenfeindlichen slavischen, griechischen und albanischen Bevölkerung stets eine Quelle innerer und äußerer Verwicklungen war, die nur einen politischen und wirtschaftlichen Ballast bedeutete und den Türken kein Glück gebracht hat, lediglich als Grenzmark oder Kolonie zu behandeln, statt das Schwergewicht ihrer Kraft nach Europa zu verlegen. Denn die Balkanvölker machten gegenüber dem geringzähligen herrschenden Osmanenvolke die überwältigende Mehrheit aus und standen ihm in Sitte und Brauch, in Politik und Sprache, im Wirtschaftsleben

und meist auch im Glaubensbekenntnis durchaus fremd gegenüber. Die Folge waren ständige Reibungen und Unruhen, die den als Schützer der unterworfenen Christen sich aufspielenden Großmächten nur zu oft Gelegenheit zur Einmischung gaben. Obendrein blieben keine ausreichenden Mittel zur Erschließung des ausgedehnten asiatischenBesitzes übrig, der über Gebühr vernachlässigt wurde, obwohl er das Schwergewicht des Staates bildet und über mannigfache Hilfsquellen verfügt, die nur der sachgemäßen Ausbeutung harren. Infolge der staatlichen Neugestaltung hat die Türkei auf dem Balkan nicht mehr fünf ihr wenig wohlgesinnte Nachbarn, sondern bloß noch einen, Bulgarien, mit dem sie in um so freundlicheren Beziehungen steht, als sie ihm im Verlaufe des Weltkrieges einen schmalen Grenzstreifen am rechten Maritza-Ufer einschließlich der Bahnhofsvorstadt von Adrianopel überließ, der für die Bulgaren hochwichtig war, weil ihre einzige Bahnverbindung mit dem Aegäischen Meere durch ihn hindurchführt. Durch seinen Inselbesitz muß auch noch Griechenland als Nachbar der Türkei gelten.

d) Die Türkei und ihre Gegner.

Aber auch ihres asiatischen Besitzes sollten die Türken nicht froh werden, da sie wiederholt und nicht immer mit nachhaltigem Erfolg gegen schwere Aufstände ankämpfen mußten, die russische und englische Wühlarbeit in Armenien und Arabien veranlaßt hatte. Ueberhaupt beruhte der Fortbestand des Osmanischen Reiches als selbständiger Staat nicht zum wenigsten auf der Eifersucht der im Orient interessierten Mächte, die sich über die von ihnen beanspruchte Beute nicht einigen konnten und sie sich deshalb gegenseitig nicht gönnten. Seitdem jedoch die heutigen Verbandsmächte Rußland, Großbritannien, Frankreich und Italien über die — wie es schien, nahe bevorstehende — Aufteilung der Türkei in bereits vereinbarten Grenzen ins Klare gekommen waren, konnte es für die Leiter der osmanischen Politik nicht mehr zweifeihaft sein, auf welche Seite sie sich im Weltkriege 1914 zu stellen hatten. Der Kriegsfall war gegeben, als Rußland die türkische Flotte durch Minen vom Bosporus abzusperren versuchte, während schon längere Zeit vorher englische Seeoffiziere, die zur Reorganisierung der osmanischen Kriegsmarine entsandt waren, die Schiffe absichtlich unbrauchbar gemacht hatten.

Rußland, der alte Todfeind des Reiches, erstrebt durch Ar-

menien und Kleinasien hindurch einen Stützpunkt am Mittelmeer (Iskenderun) und durch Persien einen Zugang zu einem eisfreien Hafen am Indischen Ozean. Vor allem aber verlangte es seit seiner Festsetzung am Schwarzen Meere aus politischen und militärischen, nationalen, religiösen und wirtschaftlichen Gründen immer dringender nach dem Besitze des Bosporus und der Dardanellen, um einen jederzeit benutzbaren Zugang aus dem Pontus ins Mittelmeer zu haben. Denn in den letzten Jahren gingen sehr erhebliche Mengen von Petroleum und Manganerzen, dazu fast Dreiviertel der russischen Getreideausfuhr durch die Meerengen, weshalb deren Sperrung das russische Handels- und Wirtschaftsleben aufs schwerste schädigt. Nicht zu übersehen ist schließlich der religiöse Wunsch, das griechisch-orthodoxe Doppelkreuz wieder auf der Hagia Sophia in Konstantinopel, der Mutterstadt der russischen Kirche, aufzurichten. Diejenigen Staaten aber, die, wie das Deutsche Reich und Oesterreich-Ungarn, sich der Verwirklichung dieser die ganze neuere und neueste Geschichte des Orients beherrschenden Ziele entgegenstellten und mit aller Kraft für die Erhaltung und Selbständigkeit der Türkei eintraten, mußten naturnotwendig Rußlands Feinde werden. Darum hieß es für die Russen schon 1878 nach dem Berliner Kongreß: »Der Weg nach Konstantinopel geht durch das Brandenburger Tor«, welches Schlagwort schließlich zu einem Marsche nach Konstantinopel über Berlin und Wien erweitert wurde.

Großbritannien hatte sich früher der Türkei angenommen, nicht aus besonderer Freundschaft zu ihr, sondern um sie als Pufferstaat gegen Rußland zu benutzen und die russische Kriegsflotte im Schwarzen Meere eingesperrt zu halten, indem man die Meerengen nicht in russische Hand fallen ließ. Seitdem jedoch das Osmanische Reich dank deutscher Unterstützung politisch und wirtschaftlich immer mehr erstarkte, sucht England die türkischen Gebietsteile, die es braucht, in seine Gewalt zu bringen. Vor allem will es sich zum Schutze Indiens und des Suezweges die Alleinherrschaft auf dem Indischen Ozean und durch die Schaffung eines gewaltigen Kolonialreiches rund um jenes Weltmeer eine ganz unter seinem Einflusse stehende Landverbindung zwischen Britisch-Aegypten und Britisch-Indien sichern. Zu diesem Zwecke hatte es seine Hand bereits auf Süd- und Ostarabien und die Gestadeländer des Persischen Golfes gelegt. Hierzu will es noch — sei es als unmittelbaren Besitz oder als Vasallenstaat

unter der Herrschaft eines von Großbritannien zu bestimmenden und von ihm abhängigen Sultans — Westarabien, das südliche Mesopotamien und Südpersien haben, um alle Zugänge nach Indien restlos zu besitzen und zugleich die Handelswege von Europa nach dem näheren und ferneren Orient zu überwachen. Endlich sucht es durch die Erwerbung der heiligen Stätten des Islam (vgl. S. 4) die religiöse Oberherrschaft über alle Mohammedaner zu erringen [6]). Diesen Plänen zuliebe muß auch England eine schwache und verkleinerte Türkei wünschen und alle diejenigen Mächte bekämpfen, die ihm hindernd entgegenstehen oder, wie das Deutsche Reich und neuerdings Oesterreich-Ungarn, der alte Gegner der Pforte, auf die Stärkung der Türkei hinarbeiten [7]).

Der dritte Feind ist Frankreich, das bisher als Hauptgeldgeber die größte Kapitalvormacht und der wichtigste Gläubiger des Osmanischen Reiches war [8]). Ferner übte Frankreich bis zum Kriegsbeginn eine Art Schutzrecht über die katholischen Christen in der Türkei aus, während es mit seiner Sprache, die im Laufe des 19. Jahrhunderts das Italienische immer mehr verdrängt hatte und zur herrschenden Verkehrssprache in der Levante geworden war, dem Europäertum des Orients den Stempel der französischen Kultur aufprägte. Wie Frankreichs vornehmstes Ziel Syrien ist, wo es durch Missionen und Schulen eine überaus rührige und erfolgreiche Propaganda entfaltet hatte, so sollte Italien im südlichen Kleinasien schadlos gehalten werden, nachdem es bereits die „Zwölf Inseln“ (Dodekanesos) im Südwesten jener Halbinsel besetzt hatte.

So war in dem großen Völkerringen auch für das Fortbestehen des Osmanischen Staates die entscheidende Stunde gekommen. Selbst wenn die Türkei nicht in den Krieg eingegriffen hätte, so wäre es bei einem Siege der Verbandsmächte, die ihre Zerstückelung beschlossen hatten, um ihre Unabhängigkeit geschehen gewesen. Umgekehrt wird ihre Zukunft auf lange hinaus durch einen Sieg der Mittelmächte gesichert, die im eigenen Interesse jede Aufteilung des Osmanischen Reiches verhindern müssen, um sich den türkischen Markt und damit ein zukunftsvolles wirtschaftliches Betätigungsfeld und ein Absatzgebiet für ihre Industrie ungeschmälert zu erhalten. Damit würde ein Gedanke verwirklicht werden, der schon vor einem halben Jahrhundert einen *Friedrich List* und andere ihrer Zeit weit voraus-

eilende und darum meist unverstanden gebliebene wirtschaftspolitische Köpfe beschäftigte. Leicht begreiflicher Weise muß jede Kräftigung unseres mohammedanischen Bundesgenossen seinen Wert für uns steigern, weil nur eine militärisch und wirtschaftlich starke Türkei uns auf die Dauer nützen kann. Freilich dürfen wir bei allen Zukunftsaussichten über die wirtschaftliche Autarkie des mitteleuropäisch-südosteuropäisch-vorderasiatischen Blockes, dessen einzelne Teile dank ihrer verschiedenartigen Naturausstattung sich in günstiger Weise ergänzen, keine übertriebenen Luftschlösser bauen. Einmal wird Türkisch-Asien in absehbarer Zeit unsern Bedürfnissen nicht im entferntesten genügen können, und dann wird es im Rahmen unserer die ganze Welt umspannenden Auslandsbeziehungen stets bloß ein verhältnismäßig kleines Arbeitsgebiet bleiben. Vor allem sind wir im Bezuge einer ganzen Reihe kolonialer Rohstoffe und Genußmittel, die nur die Tropen in ausreichender Menge erzeugen, nach wie vor auf überseeische und koloniale Betätigung angewiesen, so daß wir über der deutschen Orientpolitik niemals die deutsche Kolonial- und Ueberseepolitik vergessen dürfen. Was uns schon jetzt mit der Türkei und den dazwischen liegenden Staaten eng verbindet, sind in erster Linie politische Beweggründe, nämlich die, einen von fremder Ueberwachung und Bedrohung unabhängigen Ueberlandweg quer durch Mitteleuropa und die Balkanhalbinsel nach Vorderasien, zum Suezkanal und nach anderen wichtigen und empfindlichen Stellen der englischen Weltherrschaft zu gewinnen. Dieser Weg, der auch im Kriegsfalle zur See nicht gesperrt werden kann, würde zugleich die Möglichkeit bieten, uns zwischen die russische Landmacht auf der einen und die britische Seemacht auf der andern Seite einzuschieben und einen Keil zwischen die ägyptisch-afrikanische und indisch-asiatische Hälfte des englischen Kolonialreiches zu treiben. So hat der Weltkrieg die deutsch-österreichisch-ungarisch-bulgarisch-türkische Waffenbrüderschaft gebracht, die hoffentlich auch für die Zukunft ein festes Band um den neuen Staatenbund schlingen wird [9]).

Th. Fischer, Die geographische und ethnographische Unterlage der orientalischen Frage. Deutsche Rundschau 69 (1891), S. 121—134. Auch enthalten in *Th. Fischer*, Mittelmeer-Bilder. Leipzig und Berlin 1906, S. 42—61.

F. Ratzel, Die orientalischen Fragen. Das Leben 1 (1897), S. 230—245. Auch enthalten in *H. Helmolt*, Friedrich Ratzels Kleine Schriften Bd. 2 (München und Berlin 1906), S. 355—374.

H. Vambéry, Die Stellung der Türken in Europa. Geogr. Zeitschrift 3 (1897), S. 249—256.

v. Diest, Werdegang der Osmanen. Asien 12 (1912/13), S. 131—134, 163—166, 180—182.

K. v. Sax, Geschichte des Machtverfalles der Türkei bis zum Ende des 19. Jahrhunderts und die Phase der orientalischen Frage bis auf die Gegenwart. 2. Auflage, Wien 1913.

H. Helmolt, Weltgeschichte. 2. Auflage, Bd. 2, 3, 5 (Leipzig und Wien 1913 fg.).

N. Jorga, Auf- und Niedergang des türkischen Herrschaftsgebietes in Europa. Geogr. Mtlgn. 59 I (1913), S. 1—4.

M. G. Schmidt, Die territoriale Entwicklung der Türkei. Geogr. Anzeiger 1913, S, 1—4, 29—31.

H. Becker, Deutsch-türkische Interessengemeinschaft. Bonn 1914.

T. G. Djuvara, Cent projets de partage de la Turquie (1281—1913). Paris 1914.

F. Schmidt, Die Türkei, Verfassung, Verwaltung, Volkswirtschaft. 3. Auflage, München-Gladbach 1915, S. 3—10, 17—18, 23, 27.

E. Jäckh, Die deutsch-türkische Waffenbrüderschaft. Der deutsche Krieg Heft 24 (Stuttgart und Berlin 1915), S. 5—11, 13, 17, 19—22, 28, 29.

A. Hettner, Die Ziele unserer Weltpolitik. Ebd. Heft 64 (1915), S. 14—15, 18—20, 27.

A. Hettner, Rußland und die Meerengen. Geogr. Zeitschrift 21 (1915), S. 148—153.

Imhoff-Pascha, Das Eingreifen der Türkei in den Weltkrieg und die Bedeutung einer dauernden Interessengemeinschaft zwischen ihr und Deutschland. Deutsche Kolonialzeitung 1915, S. 26—27, 40—41.

L. Trampe, Der Kampf um die Dardanellen. Der deutsche Krieg Heft 39 (1915), S. 5, 10—12, 20, 21, 26—28.

A. Philippson, Das Türkische Reich. Eine geographische Uebersicht. Deutsche Orientbücherei Heft 12 (Weimar 1915), S. 14—17.

J. Jastrow, Die Weltstellung Konstantinopels in ihrer historischen Entwicklung. Deutsche Orientbücherei Heft 4 (Weimar 1915).

E. Banse, Die Türkei. Eine moderne Geographie. 2. Auflage, Braunschweig 1916, S. 19—28.

P. R. Krause, Die Türkei. Aus Natur und Geisteswelt Bd. 469 (Leipzig und Berlin 1916), S. 36—61.

E. Oberhummer, Die Türken und das Osmanische Reich. Geogr. Zeitschrift 23 (1917), S. 78—104, 133—162.

O. Maull, Die politischen Probleme des östlichen Mittelmeers. Ebd. 23 (1917), S. 233—248, 294—315.

R. Marek, Südosteuropa und Vorderasien: IV. Das Türkische Reich. Ebd. 23 (1917), S. 365—367.

F. Stuhlmann, Der Kampf um Arabien zwischen der Türkei und England. Hamburgische Forschungen Bd. 1 (Braunschweig 1916).

C. Christiansen, Der Bund der Mittelmächte und seine geographischen Grundlagen. Geogr. Zeitschrift 23 (1917), S. 343—345, 357—358, 361—364.

Frh. v. Bissing, England und das Kalifat. Deutsche Revue 42 (August, September 1917), S. 128—138, 288—296.

2. Weltstellung und allgemeiner geographischer Ueberblick.

Größe und Meeresumgrenzung. Verbindungs- und Zwischenlage zwischen Morgen- und Abendland. Politische Bedeutung der Zwischenlage. Geographische Eigenart der Türkei. Gegensatz zwischen Rand- und Binnengebieten, sowie zwischen gefaltetem und ungefaltetem Land. Kleinasien, Syrien und Arabien, Mesopotamien.

Die heutige Türkei umfaßt immer noch ein Gebiet von 1 800 000 qkm Fläche, so daß sie 3 1/3 mal größer als das Deutsche Reich ist. Dagegen zählt die Bevölkerung nicht viel über 21 Millionen Köpfe und ist somit dreimal geringer als diejenige unseres Vaterlandes. Das Kerngebiet des Staates in seiner gegenwärtigen Umgrenzung ist das westliche Vorderasien, jener riesige, halbinselartige Vorsprung, der den am weitesten nach Westen vorgeschobenen Teil Asiens bildet und nur auf einer Seite, hier allerdings in breiter Ausdehnung, mit dem Rumpfe jenes gewaltigsten Erdteils verwachsen ist. Auf allen andern Seiten dagegen wird Vorderasien vom Meere umgeben, nämlich vom Mittelmeer mit seinen Nebenmeeren Pontus, Marmarameer und Aegäisches Meer einerseits und vom Indischen Ozean mit seinen Nebenmeeren Rotes Meer und Persischer Golf andrerseits [1]). Lediglich die heute durchstochene Landbrücke von Suez stellt eine schmale Landverbindung mit Afrika her, der im äußersten Süden des Reiches die bloß 26 km breite Meeresstraße von Bab el Mandeb zwischen Arabien und dem dunklen Erdteil entspricht. Auch die flußartig schmalen Meerengen des Bosporus und Hellespont verknüpfen Europa und Asien viel mehr miteinander, als daß sie beide Erdteile trennen. Sie bezeichnen zugleich die politisch bedeutsame Stelle, wo die Türkei infolge günstiger geographischer Gestaltungs- und Lagenverhältnisse noch um ein weniges nach Europa übergreift.

Somit weist das Osmanische Reich eine ausgesprochene Verbindungs- und Zwischenlage zwischen zwei Meeresgebieten und drei Erdteilen auf, die für die geschichtliche Bedeutung und die verkehrsgeographische Stellung jenes Staates entscheidend geworden ist. Von den einzelnen natürlichen Hauptgebieten, in die Türkisch-Asien sich gliedert, erscheint Kleinasien (mit Armenien und Kurdistan) als Bindeglied und Brücke zwischen Europa und Asien. Arabien [2]) ist ebenso unverkennbar das Zwischenland zwischen Afrika und Asien, während Syrien und

Mesopotamien die Isthmusländer zwischen Mittelmeer und Indischem Ozean sind [3]).

Die Vermittlerrolle Vorderasiens zwischen Orient und Okzident ist aber zu verschiedenen Zeiten der Weltgeschichte verschieden gewesen. Im Altertum bildeten die jetzigen türkischen Provinzen die wichtigsten Durchgangsländer für den Handel, und schon damals strömte durch Bosporus und Hellespont ein lebhafter Seeverkehr zwischen Mittelländischem und Schwarzem Meer. Kein Wunder, daß Vorderasien schon in grauer Vorzeit eine erstaunlich hohe Macht und Kultur der dort entstandenen Staaten sah. Kein Wunder aber auch, daß es der viel umkämpfte Schauplatz des Jahrtausende alten feindlichen Ringens zwischen Morgen- und Abendland wurde, das in den Perserkriegen und in dem Siegeslaufe Alexanders des Großen, in den Kreuzzügen und in vielen anderen Zusammenstößen bis zum Weltkriege der Gegenwart aufs großartigste in die Erscheinung trat, indem bald die Völker Vorderasiens nach Europa hinüberfluteten, bald diejenigen des Abendlandes ins Morgenland drängten.

Als die türkischen Völker Vorderasien eroberten und dessen blühenden Durchgangs- und Zwischenhandel lahm legten, mußten die europäischen Nationen, die bisher über jenes Zwischenland hinweg mit den übrigen Wirtschaftsgebieten Asiens in Verbindung gestanden hatten, andere Zufahrtswege dorthin aufsuchen. Dieses Streben führte zur Entdeckung der Seewege nach Indien und Amerika, die nunmehr die Träger des in ganz andere Bahnen gelenkten Welthandels wurden [4]). Für Vorderasien dagegen brach ein Jahrhunderte lang anhaltender, tiefer Verfall herein, der erst gegen das Ende des 19. Jahrhunderts wieder zu weichen begann, als das Eindringen europäischen Geldes und Unternehmungsgeistes und der Bau neuzeitlicher Landverkehrsmittel, besonders des Riesenwerkes der Anatolischen und Bagdadbahn, daneben auch der Hedschasbahn, die wirtschaftliche Entwicklung neu belebte und einen regen Güteraustausch mit dem Abendlande einleitete. Mit der Zurückverlegung wichtiger Handelswege vom Meere auf das Land ging eine Steigerung des politischen Wertes Hand in Hand, die aber zugleich ein politisch-geographisches Verhängnis bedeutete. Denn die Türkei und ihr vorderasiatisches Nachbarland Persien sind durch ihre Zwischenlage zwischen den hauptsächlich in Asien interessierten Mächten Rußland und England ein starkes Hindernis für die russischen und britischen Pläne, die letzten Endes

nur durch eine Aufteilung jener beiden Staaten verwirklicht werden können, weil alle Wege vom Mittelmeer, vom Pontus oder vom Kaspischen Meer zum Indischen Ozean durch osmanisches oder persisches Staatsgebiet führen oder von ihm flankiert werden. Beherrscht oder bedroht doch die Türkei vier der wichtigsten Welthandelsstellen, den Suezkanal und die Straße Bab el Mandeb als Ausgangspforten des Roten Meeres, die balkanisch-kleinasiatischen Meerengen und die vom Mittelmeer zum Persischen Golf strebende Bagdadbahn! So hat in letzter Linie die geographische Lage das Türkische Reich mit in den Weltkrieg und in den Wirrwar seiner raumpolitischen Probleme hineingezogen.

Innerhalb ihrer Grenzen umschließt die Türkei Länder, die in geographischer und völklicher, sprachlicher und religiöser, kulturlicher und wirtschaftlicher Beziehung vielfach voneinander abweichen. Allerdings schlingt das entschiedene Ueberwiegen des Islam ein gemeinsames Band um den ganzen Staat, der als ein Teil des das Mittelmeer umsäumenden subtropischen Trockengürtels auch eine klimatische Einheit darstellt. Das Vorwalten des trocken-warmen Klimas mit seinen unzureichenden Niederschlägen bedingt in weithin herrschender Gleichartigkeit die Steppennatur der Binnengebiete mit ihren ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnissen und ihrer dünnen, meist nomadischen Besiedelung. Indem die küstennahen Randgebirge die feuchten Seewinde vom Landesinnern fern halten, wird dessen Wassermangel bis zur Wüstenhaftigkeit ausgedehnter Flächen gesteigert. Auch viele Inlandsflüsse haben nicht mehr die Kraft, sich durch die Gebirgsumrandung hindurch einen Ausweg zum Meer zu bahnen, so daß sie sich im Sande verlieren oder in Salzseen und Salzsümpfen enden [5]). Wie für ganz Asien, so ist darum auch für die asiatische Türkei der Gegensatz zwischen den abflußlosen, steppen- und wüstenhaften, wasser- und menschenarmen Binnen- oder Zentralgebieten und den mit offenem Abfluß zum Meere versehenen, niederschlags-, wasser- und pflanzenreichen, fruchtbaren und gut bevölkerten peripherischen oder Randgebieten von Bedeutung.

Innerer Bau und Oberflächengestaltung lassen ebenfalls tiefgreifende Verschiedenheiten erkennen, die vor allem durch den Gegensatz zwischen gefaltetem und ungefaltetem Land hervorgerufen werden. Das erstere (Kleinasien) ist zugleich der hauptsächlichste Verbreitungsbereich der osmanischen Türken; das

letztere (Mesopotamien, Syrien, Arabien) umschließt die Wohnsitze und Wanderstätten des arabischen Volkstums.

Der gesamte Norden, der die Halbinsel Kleinasien nebst dem östlich angrenzenden Armenien umfaßt und dem auch der europäische Anteil der Türkei zugerechnet werden kann, stellt in seiner Tektonik den asiatischen Typus dar. Denn er gehört der großen Falten- oder Kettengebirgsregion an, die Innerasien und — über die Inselflur der Aegäis hinweg — Südeuropa erfüllt, um scharf gegen die anders gearteten Nachbarländer Syrien und Mesopotamien abzuschneiden. Die Oberflächenformen beherrscht ein bunter Wechsel von Hochebenen und Gebirgszügen, eingesenkten Niederungen und engen Talfurchen, deren tektonisches Gefüge durch vulkanische Massenergüsse noch schwerer entwirrbar gemacht wird. Namentlich in Armenien sind gewaltige Deckeneruptionen erfolgt und riesige Vulkanberge entstanden.

Den zweiten Hauptteil des Osmanischen Reiches bilden Syrien, dessen Süden Palästina heißt, und Arabien. Sie sind Teile einer ganz anders gebauten Erdgegend, nämlich einer großen ungefalteten Schollen- oder Horizontalregion von afrikanischem Typus, die sich von Nordafrika über Vorderasien bis nach Vorderindien ausbreitet und trotz des tiefen, jungtertiären Grabenbruches des Roten Meeres, der geographisch Asien von Afrika scheidet, geotektonisch ein einheitliches Ganzes ist. Diesen Schollenländern fehlen die durch starke Faltungsprozesse zusammengeschobenen Kettengebirge mit ihren beträchtlichen Höhenunterschieden und der dadurch bedingten wechselvollen Oberflächengestaltung. Vielmehr sind hier die Höhenunterschiede lediglich durch Brüche und Verwerfungen bestimmt, an denen vertikale Verschiebungen einzelner Schollenstücke der Erdkruste stattfanden, so daß in gleichbleibender Eintönigkeit der nur durch Stufen unterbrochene Tafel- oder Plateaucharakter überwiegt. Bloß in Syrien ragen die Horstgebirge des Libanon und Anti-Libanon als stattlichere Erhebungssysteme empor, zwischen denen der große, meridional verlaufende Grabenbruch sein Ende findet, der als ost- und zentralafrikanischer Graben im äquatorialen Afrika beginnt und sich durch das Rote Meer bis in die Jordanspalte fortsetzt. Die orographischen und tektonischen Eigentümlichkeiten bringen es mit sich, daß in dem riesigen Tafellande eine und dieselbe flachgelagerte Gesteinsschicht ausgedehnte Flächen von gleicher Natur und Zusammensetzung bildet, während in den Faltengebirgen Kleinasiens und Armeniens

die verschiedensten Gesteine zutage treten und die mannigfachsten Landschaftsformen hervorrufen.

Der dritte natürliche Hauptteil ist Mesopotamien. Soweit es nicht, wie in der Gesamtheit seiner nördlichen Landschaften, ein Tafelland nach Art der syrischen und arabischen Schollenregion ist, bezeichnet es einen gewaltigen Einbruch der Erdkruste, der an der Grenze zwischen dem gefalteten und ungefalteten Lande erfolgte. Er ließ die lange Grabenversenkung des Persischen Golfes entstehen, dessen nördliche Hälfte durch die Sinkstoffe der großen Ströme Euphrat und Tigris zugeschüttet und als mesopotamische Tiefebene, das alte Babylonien, landfest wurde.

F. W. P. Lehmann, Länder- und Völkerkunde. Bd. 2 (Neudamm 1901), S. 224—225.

F. Ratzel, Politische Geographie. 2. Auflage, München und Berlin 1903, S. 467—470.

W. Sievers, Asien. 2. Auflage, Leipzig und Wien 1904, S. 97—98, 146.

W. Sievers, Allgemeine Länderkunde. Kleine Ausgabe. Bd. 2 (Leipzig und Wien 1907), S. 139—140, 154.

E. Banse, Der Orient. Aus Natur und Geisteswelt Bd. 2 (1910), S. 63—64; Bd. 3 (1910), S. 6—8.

E. Banse in *Andree-Heiderich-Sieger*, Geographie des Welthandels. Bd. 2 (Frankfurt a. M. 1912), S. 205—210, 253—255.

E. Banse, Die Türkei. 2. Auflage, Braunschweig 1916, S. 5, 9.

A. Philippson, Das Türkische Reich (Weimar 1915), S. 5—17.

H. Grothe, Türkisch-Asien und seine Wirtschaftswerte. Frankfurt a. M. 1916, S. 22—26.

3. Die europäische Türkei.
(Türkisch-Thrazien.)

Strategische Bedeutung. Umgrenzung, Größe und Bevölkerung. Flußnetz. Wasserhaushalt der Flüsse. Oberflächengestaltung. Entwaldung, Ueberschwemmung und Bodenzerstörung. Klima. Die thrazische Steppe. Kulturvegetation und Bodenschätze. Siedlungen. Adrianopel.

Seit dem Frieden von Bukarest gehört der Türkei in Europa bloß noch die südöstlichste Ecke der Balkanhalbinsel, nämlich ein kleiner Teil des östlichen Thraziens, nicht viel mehr, wie sie als Hinterland zur wirkungsvollen Verteidigung der Reichshauptstadt gegen einen Angriff von der Landseite her unbedingt notwendig hat. Da Thrazien als westwärts vorgeschobene Schutzwehr Konstantinopels und der Meerengen zugleich einen

Brückenkopf größten Maßstabes darstellt, der den Zugang nach Türkisch-Asien deckt, so erscheint sein Besitz von hohem politischen und militärischen Werte. Wirtschaftlich dagegen hat er nur geringe Wichtigkeit.

Im Süden und Osten wird Thrazien vom Aegäischen Meer, von der Propontis und vom Pontus begrenzt. Im Westen läuft die politische Scheidelinie gegen Bulgarien teils am linken Ufer der Maritza, teils diesem in einigem Abstande parallel und begleitet dann den Unterlauf des nördlichen Maritza-Zuflusses Tundscha, während die von der Tundscha zum Schwarzen Meere ziehende Nordgrenze — ebenfalls gegen Bulgarien — meist der Wasserscheide zwischen dem Ergenesystem und den Wasserläufen Südbulgariens folgt. Das so umschriebene Gebiet umfaßt nicht mehr als 28000 qkm Fläche mit vielleicht 1,9 Millionen Bewohnern, die sich aber größtenteils in Konstantinopel zusammendrängen. Sie bestehen vornehmlich aus Türken, die hier am frühesten in Europa Fuß gefaßt und sich am längsten hehauptet haben, so daß Thrazien der einzige Teil der Südosthalbinsel ist, der noch als überwiegend mohammedanisches Land gelten kann. Längs der ägäischen und Marmaraküste im Süden und der pontischen Küste im Osten sitzen zahlreiche Griechen, die auch im Binnenlande vielerorts anzutreffen sind. In den nördlichen Grenzstrichen überwiegen die Bulgaren, die, schätzungsweise 250000 Köpfe stark, vor allem die Umgebung von Kirk Kilisse und die anstoßenden Randlandschaften des Istrandschagebirges bevölkern.

Hydrographisch ist Türkisch-Thrazien der unteren Maritza, besonders ihrem größten Zuflusse Ergene, tributär und wird durch sie zum Aegäischen Meer entwässert. Den andern Grenzmeeren gehen bloß kleine Küstenflüßchen zu, die meist in einem durch eine Barre abgeschnürten Strandsee enden. Tektonisch bildet Thrazien einen Teil des großen Einbruchsbeckens zwischen den stehengebliebenen Pfeilern des Rhodope- und Istrandschamassivs, und der geologischen Zusammensetzung nach ist es eine niedrige Tafel junger, lockerer Ablagerungen aus Sanden und mächtigen Geröllmassen, die auf einer undurchlässigen Lehm- und Mergelschicht ruhen. Das Schuttland wird von vielen tief eingegrabenen Tälern zerschnitten, die, obwohl im Sommer meist wasserlos, wegen ihrer steilen Uferwände gute Verteidigungsstellungen darbieten. Vor allem entsendet das niederschlagsreichere Istrandschagebirge eine Vielzahl meridionaler Adern, die wegen der gleichsinnigen

Abdachung des Tieflandes in ihrer Anordnung einen auffälligen Parallelismus zeigen. Sie werden sämtlich von dem rechtwinklig zu ihnen gerichteten Ergene aufgenommen, der dadurch der Hauptwassersammler für den thrazischen Flußfächer wird. Da der Ergene den Südrand des Beckens begleitet, so gehen ihm wegen der nahen Wasserscheide gegen das Marmarameer von Süden her nur unbedeutende Nebenflüsse zu.

Bei allen thrazischen Flüssen wechseln Perioden drückender Wasserarmut oder völliger Wasserlosigkeit mit mächtigen Hochfluten ab, da das geringe Gefäll einen raschen Ablauf des Wassers hindert, so daß es weite Gebiete überschwemmt. Beispielsweise wird das an der Ergenemündung 15 km breite Maritzatal vom Frühlingshochwasser vollständig ausgefüllt und gleicht dann einem großen See. Umgekehrt ist die Maritza im trocken-heißen, regenarmen Sommer so seicht, daß sie ohne Schwierigkeiten durchritten werden kann und daß die Mehrzahl ihrer Arme trocken liegt. Als Schiffahrtsstraßen kommen daher die thrazischen Binnengewässer nicht in Betracht. Selbst die Maritza kann bloß im Winter mit flachen Booten befahren werden.

Außerhalb der breiten Alluvialstreifen der Täler und der mächtigen Schotterflächen der Flüsse dehnt sich ein welliges Hügelland aus, das nur an den Küsten von langgestreckten höheren Gebirgszügen aus alten Schiefergesteinen lückenhaft umrandet wird. Am Marmarameer erheben sich aus ihrer niedrigen Umgebung der Kuru Dagh und der Tekir Dagh. Sie rufen durch ihren schroffen Abfall zur Propontis und zum grabenähnlichen Golf von Saros eine geschlossene, hafenarme Steilküste hervor, an der lediglich die Mittelstädte Rodosto (Tekir Dagh) und, dank seiner leidlichen Reede, Gallipoli, der Hauptort der gleichnamigen Halbinsel, größere örtliche Bedeutung erlangt haben. Das Gegenstück zu beiden Randerhebungen ist das Istrandschagebirge, zugleich die Wasserscheide zwischen dem Ergenegebiet und den pontischen Küstenflüßchen. Es ist ein welliges, im einzelnen aber vielgestaltiges Berg- und Hügelland aus kristallinischen Schiefern und alttertiärem Nummulitenkalk, das im Norden 1035 m Meereshöhe erreicht, während es nach der Thrazischen Halbinsel hin sich immer mehr verflacht. Hier verknüpft es sich mit einer alten Scholle, die den südöstlichsten Vorsprung der Balkanhalbinsel einnimmt und über den Bosporus hinweg eine Fortsetzung nach Kleinasien findet. Auch das von Nordwest nach

Südost streichende Istrandschagebirge tritt unmittelbar an das Schwarze Meer heran und bedingt eine unzugängliche und ungastliche Steilküste, die nur einige unbedeutende griechische Fischerorte aufweist. Von ihnen wird Iniada, der einzige Pontushafen der Europäischen Türkei, durch ein weit vorspringendes Vorgebirge einigermaßen vor den heftigen Nord- und Nordoststürmen geschützt, während die kleine Bucht von Midia samt den unmittelbar anstoßenden Strandseen mit geringen Kosten in einen brauchbaren Ankerplatz verwandelt werden könnte.

Trotz aller Verwüstungen durch Hirten, Holzfäller und Kohlenbrenner trägt das Istrandschagebirge noch stattliche, wenngleich zum Teil stark gelichtete Eichen- und Buchenwälder. Sein steiler Innenabfall dagegen stößt an die thrazische Ebene, die sich kahl und waldlos unabsehbar weit nach Westen und Süden ausbreitet und nicht allzuoft von niedrigem, hauptsächlich aus sommergrünen Eichen bestehendem Gestrüpp unterbrochen wird. Diese Strauchdickichte, die zur Gewinnung von Holzkohle immer mehr gelichtet werden, sind die letzten Reste einst umfangreicher Waldungen, die nach *F. X. Schaffer* noch 1878 den heute so kümmerlichen Baumbestand des Ergenebeckens um ein Vielfaches übertroffen haben sollen. Jahrhundertelange Rodungen und die durch den neuzeitlichen Bahnbau verursachte Raubwirtschaft haben jedoch die Bestände größtenteils vernichtet, und was der Mensch verschonte, fiel der Zerstörung durch das Wasser anheim, da in dem entwaldeten Gebiete alle hydrographischen Erscheinungen und die durch sie bedingten Verheerungen mit doppelter Stärke auftreten. Auf der einen Seite hat die Abholzung eine ungeheure Bodenabtragung nach sich gezogen. Auf der anderen Seite bewirkt sie die riesige Schuttführung der Flüsse, die durch jeden heftigen Regenguß in reißende Wildbäche verwandelt werden und infolge der massenhaften Geröllablagerungen ihre Sohle so rasch erhöht haben, daß die Dämme und Brücken der Eisenbahnen weithin überflutet, unterwühlt oder verschüttet wurden und große Umbauten und Verlegungen des Bahnkörpers vorgenommen werden mußten [1]). Die Ueberschwemmungen lassen aber auch ausgedehnte Sümpfe zurück, die sich unter dem glühenden Sonnenbrande in bösartige Malariaherde verwandeln.

Zur Waldfeindlichkeit des Menschen gesellt sich das waldfeindliche Klima, das trotz der Nachbarschaft des Meeres von

ausgesprochen kontinentaler Eigenart ist, weil die küstennahen Randgebirge den ausgleichenden Einfluß des ozeanischen Klimas vom Binnenlande fern halten. Bloß am Ufersaum der Propontis, den Kuru Dagh und Tekir Dagh vor den rauhen Nordwinden schützen, ist mit dem milden Mittelmeerklima die immergrüne Mittelmeervegetation zu Hause, deren bezeichnendster Vertreter, der Oelbaum, auf der Halbinsel von Gallipoli in großen Hainen vorkommt. Dagegen können im Innern Thraziens die Wintertemperaturen unter dem Einflusse der von Osten her vordringenden Kälte so stark sinken, daß sie die Einbürgerung der frostempfindlichen Mittelmeergewächse ausschließen. Die unzureichenden jährlichen Niederschlagsmengen und die trocken-heißen Sommer sind aber auch den anspruchsvolleren blattabwerfenden Holzgewächsen nicht günstig, so daß der einmal niedergeschlagene Wald sich von selbst nicht wieder erneuert. Daher ist abseits der Grundwasser führenden Talauen mit ihren Uferwaldstreifen die thrazische Niederung in gleichbleibender landschaftlicher Eintönigkeit eine dürftig bewachsene dürre Steppe, in der man Tage lang wandern kann, ohne einen Baum anzutreffen. Die spärlich bewohnte Einöde, die einst die Heimat der altberühmten thrazischen Pferdezucht war, während sie heute im wesentlichen bloß als magere Schafweide dient, reicht bis fast vor die Tore Konstantinopels und wird statt der Menschen von unzähligen Vogelscharen und Schildkröten belebt. Die angebauten Ackerflächen sind klein. Sie folgen entweder den Tälern oder drängen sich inmitten der graubraunen Haiden oasenhaft um die weit auseinanderliegenden, meist an starke Quellen gebundenen Niederlassungen zusammen. Die Ortschaften selbst sind zwischen Weingärten, Obsthainen und Maulbeerbäumen, den Trägern einer lebhaften Seidenraupenzucht, versteckt und werden von Weizen-, Mais-, Sesam- [2]) und Tabakfeldern oder von ausgedehnten Gemüsekulturen umgeben. Im sumpfigen Maritzatale wird auch Reis angebaut, und Kanariensame ist ein bemerkenswerter Ausfuhrgegenstand Thraziens, der hauptsächlich über Rodosto verschifft wird. Die blühenden Feldfluren beweisen, daß der größte Teil des lehmigen Bodens anbaufähig ist und weit höhere Erträge liefern könnte als heute. Nur fehlt es, wie überall in der Türkei, an Menschen zur sorgsameren Bewirtschaftung und durchgreifenden Erschließung des Ackerlandes.

Südlich des Ergenetales erstreckt sich von der unteren Maritza

bis zum Marmarameer bei Rodosto ein umfangreiches Braunkohlenvorkommen, das in urwüchsiger Weise ausgebeutet wird, weil die hier gewonnene Kohle nach *Schaffer* der besten böhmischen Braunkohle an Güte gleichkommt. Ferner treten nördlich der Bucht von Saros an der Küste Petroleum führende Sande auf[3]). Mittelpunkt dieses Bezirkes, der bei der Armut des Osmanischen Reiches an mineralischen Brennstoffen nicht unwichtig werden dürfte, ist die Stadt Keschan, deren Mühlen auch den Getreideüberschuß der reizlosen, aber fruchtbaren Umgebung verarbeiten. In Keschan hatte eine englische Gesellschaft bereits ein neuzeitlich eingerichtetes Kohlenbergwerk angelegt, das jedoch wegen des Widerstandes der Behörden nicht in Betrieb genommen werden konnte.

Die Siedlungen Thraziens, von denen einige im Balkankriege heiß umstrittene Kampfplätze waren, sind teils an das Meer (Iniada, Midia, Konstantinopel, Rodosto, Gallipoli), teils an die Maritza und ihre Nebentäler (Adrianopel, Lüle Burgas, Tschorlu) gebunden oder begleiten den quellenreichen Innenfuß des Istrandschagebirges (Viza, Bunar Hissar[4]), Kirk Kilisse). Kirk Kilisse = 40 Kirchen ist eine zwischen Obsthainen versteckte Mittelstadt in fruchtbarer, wein- und getreidereicher Landschaft und hat als große Lagerfestung die Aufgabe, einen feindlichen (bulgarischen) Vormarsch gegen Konstantinopel aufzuhalten.

Noch mehr gilt das von Adrianopel, dem Mittelpunkte und der natürlichen Hauptstadt des Thrazischen Beckens. Die aus der Ferne ungemein malerisch wirkende Hügelstadt ist zwischen Obst- und Weingärten dort entstanden, wo die Maritza von links und rechts zwei bedeutende Nebenflüsse, die Tundscha und Arda, aufnimmt. Da sie fast unter rechtem Winkel einmünden, so stoßen hier in Kreuzform vier breite Täler und mit ihnen ebensoviele Heer- und Handelsstraßen zusammen, denen jetzt die Orientbahn Konstantinopel-Adrianopel-Belgrad, die Maritzabahn (Adrianopel-) Kuleli Burgas-Dede Agatsch und die bulgarische Tundschabahn folgen. Dadurch ist die strategisch hochwichtige Lage jenes vielstrahligen Verkehrsknotens bedingt, in dessen Nachbarschaft manche Entscheidungsschlacht der Weltgeschichte geschlagen wurde. Bis zur Eroberung Konstantinopels war Adrianopel die Hauptstadt des jungen Türkischen Reiches. Aus jener glänzenden Zeit birgt es noch manche Prachtbauten und andere dem Osmanentum teure Erinnerungen, wie es auch sein alt-

türkisches Gepräge ziemlich treu bewahrt hat. Trotz einer Bevölkerungszahl von 80—100000 Köpfen, die zu je einem Drittel aus Mohammedanern, Bulgaren und Griechen nebst starken armenischen und spaniolischen Minderheiten bestehen, ist aber Adrianopel eigentlich bloß ein großes Dorf und von seiner einstigen Höhe als Stapelplatz des thrazischen Handels seit langem herabgesunken. Mit seinen schlecht gebauten, barackenartigen Holz- und Steinhäusern, den winkeligen, schmutzigen Gassen und der immer mehr zurückgehenden Gewerbtätigkeit macht es den Eindruck des Verfalles. Doch war es bis zur jetzigen Grenzziehung hochwichtig und darum stark befestigt als militärischer Schlüsselpunkt zwischen dem Balkangebiet und den Meerengen und als westlichstes Landbollwerk für Konstantinopel. Seine strategische Aufgabe entsprach etwa derjenigen unserer Grenzfestung Posen, die nicht bloß einen russischen Einfall hindern, sondern zugleich den ersten Schutz der Reichshauptstadt Berlin übernehmen soll. Durch das Abkommen von 1914 wurde indes sehr zum Schaden der Verteidigungsfähigkeit Adrianopels die türkisch-bulgarische Grenze an die Maritza verlegt und die durch den Fluß getrennte Bahnhofsvorstadt Kara Agatsch mit dem Europäerviertel an Bulgarien abgetreten. Hier entsteht jetzt ein neues Adrianopel, das den altbulgarischen Namen Odrin erhalten hat, während die alte, den Osmanen verbliebene Stadt den türkischen Namen Edirne führt.

Weitaus das wertvollste Stück Thraziens jedoch und politisch wie verkehrsgeographisch eine der bedeutsamsten, freilich auch kritischsten Erdstellen sind die viel umstrittenen Seepässe des Bosporus und Hellespont nebst der Landeshauptstadt Konstantinopel. Als Vermittler zwischen dem Pontus und dem östlichen Mittelmeer öffnen sie dem innersten Eurasien einen Seeweg zum Ozean, und über sie führt als wichtigster Uebergang zwischen der Balkanhalbinsel und Kleinasien die im Laufe der Weltgeschichte so oft benutzte Brücke für den Landweg von Europa nach Asien und Afrika.

Th. Fischer, Südeuropa. In: *A. Kirchhoff*, Länderkunde von Europa II, 2 (Wien, Prag und Leipzig 1893), S. 99—104, 137, 169—173.

F. Schaffer, Eine Reise in Thrakien im Sommer 1902. Mtlgn. K. k. Geogr. Gesellschaft Wien 1902, S. 302—304; 1904, S. 196—206.

F. Schaffer, Die geologischen Ergebnisse einer Reise in Thrakien im Herbst 1902. Sitzungsberichte Akad. d. Wissensch. Wien 113 (1904), S. 104—115.

A. Philippson, Europa. 2. Auflage, Leipzig und Wien 1906, S. 263—265.

A. Hettner, Grundzüge der Länderkunde. Bd. 1. Europa (Leipzig 1907), S. 679–681.

O. Kreutzbruck v. Lilienfels, Der türkisch-bulgarische Kriegsschauplatz, Geogr. Mtlgn. 57 II (1911), S. 51—53, 112—115.

W. Endriss, Ueber die thrakische Heide. Dtsch. Rdsch. f. Geographie und Statistik 33 (1911), S. 68–73.

F. Heiderich, Adrianopel und das thrakische Land. Oesterreichische Monatsschrift f. d. Orient 38 (1912), S. 161–163.

P. R. Krause, Die Türkei. Aus Natur und Geisteswelt Bd. 469 (1916), S. 4—6, 29.

H. v. Trotta-Treyden, Die Entwaldung in den Mittelmeerländern. Geogr. Mtlgn. 62 (1916), S. 290—291.

E. Banse, Die Türkei. 2. Auflage, Frankfurt a. M. 1916, S. 66—67.

4. Konstantinopel und die Meerengen.

Ein altes Flußtal wurde durch tektonische Einbrüche zerstückelt und durch eine Landsenkung in eine Meeresstraße verwandelt. Hellespont und Bosporus: Name, Oberflächengestaltung der Uferlandschaften, Tiefen und Strömungen, Breitenverhältnisse, Verteidigungsfähigkeit und Befestigungen, Klima und Vegetation. Verkehrsleben des Bosporus. Konstantinopel: Siedlungsgeschichte, Schutzlage und Straßenzwang, Goldenes Horn, Kreuzung wichtiger See- und Landwege, gegenwärtige Handelsstellung, Wettbewerb der Levantehäfen, politische und strategische Bedeutung Konstantinopels, Stambul und seine Vorstädte, Stadt- und Straßenbild, Bevölkerung. Bosporus und Hellespont in der Weltgeschichte. Rußland, England und die Meerengen. Sperrung der Seepässe für Kriegsschiffe. Die Dardanellen und der Weltkrieg. Politische Bedeutung der Meerengenfrage. Rußland und die Mittelmächte im Kampfe um Konstantinopel. Britische Schildwachstellungen vor den Dardanellen.

a) Die Entstehung der Meerengen.

Bosporus und Hellespont sind schmale, flußartig gewundene intermarine Meerengen, die durch ein kleines, aber über 1300 m tiefes Zwischenmeer, das Marmarameer oder die Propontis, voneinander getrennt werden, während einst beide Erdteile an dieser Stelle in breiter Landverbindung miteinander standen. Noch zu Ende der Tertiärzeit, also in geologisch junger Vergangenheit, war diese Gegend Festland und wurde von einem Strom durchflossen, der nach meist geltender Auffassung aus dem Gebiete des heutigen Schwarzen Meeres zum Aegäischen Meere hin gerichtet war und ein tiefes Erosionstal in die allmählich emporsteigende Hochfläche genagt hatte [1]). Da wurden durch gewaltige tektonische Verschiebungen, die große Krustenstücke der Erdoberfläche in die Tiefe sinken ließen, die Einbruchskessel des

Schwarzen und Aegäischen Meeres und der zwischen ihnen gelegenen Propontis herausgebildet. Noch jetzt sind in diesem Bruchgebiete die Störungen des inneren Gefüges nicht zur Ruhe gekommen, weshalb die Umgebung des Marmarameeres bis weit hinein nach Kleinasien und in die Balkanhalbinsel zu den am häufigsten von Erdbeben heimgesuchten Erdstrichen gehört. Auch Konstantinopel ist wiederholt, besonders 1767 und 1894, von außerordentlich heftigen Erdbeben betroffen worden, die zahlreiche Beschädigungen verursachten und Verluste an Menschenleben forderten[2]).

Durch diese Einbrüche wurde der ehemalige Landzusammenhang zwischen Europa und Asien aufgehoben, den jetzt bloß noch zwei schmale Landbrücken andeuten. So zerteilt der Bosporus den Querriegel zwischen Schwarzem und Marmarameer in zwei kleine Halbinseln, die sich von beiden Erdteilen her fingerförmig einander entgegenstrecken. Dagegen wurde durch den langen Hals der Dardanellen eine ganze Ecke Kleinasiens abgeschnitten, die nunmehr als ein Europa fremdes, weil durch ihren geologischen Bau zu Asien gehöriges und gleichsam nur zufällig mit Europa landfest gewordenes Anhängsel der Balkanhalbinsel erscheint.

Durch die Auflösung der einstigen Landverbindung, vor allem durch die Entstehung des Marmarameeres, wurde zugleich der Zusammenhang des alten Flusses aufgehoben, indem sein Mittellauf in der Tiefe verschwand. Infolge einer späteren Landsenkung tauchte aber auch das auf dem Festlande verbliebene Talsystem soweit unter den Meeresspiegel, daß es samt seinen Nebentälern durch das Eindringen des Meeres in eine Meerenge verwandelt wurde[3]). Demnach sind die Dardanellen und der Bosporus nichts anderes als ein ursprünglich zusammenhängendes Flußtal, das durch tektonische Kräfte zerstückelt wurde und durch eine Landsenkung unter die Meeresoberfläche geriet, das aber in seinem Aussehen alle Merkmale eines ehemaligen Erosionstales zur Schau trägt. Beide Meeresstraßen sind das Ergebnis einheitlicher und gleichzeitiger Entstehung und wurden durch dieselben Ursachen geschaffen. Doch weisen sie infolge der abweichenden geologischen Zusammensetzung ihrer Umgebung nach Breite und Tiefe, Uferbildung und landschaftlicher Eigenart erhebliche Verschiedenheiten auf.

b) Der Hellespont.

Der Name Hellespont stammt aus dem Altertum und geht auf die Sage von der Königstochter Helle zurück, die auf der Flucht vor ihrer Schwiegermutter hier von dem Widder mit dem goldenen Vließ herabfiel und ertrank. Die seit dem Mittelalter aufgekommene Bezeichnung Straße der Dardanellen, die auf die alte asiatische Uferstadt Dardanos zurückgeführt wird, hat den ursprünglichen Namen Hellespont nahezu verdrängt.

Die 9—55 m, stellenweise bis 91 m tiefe Meeresstraße durchschneidet eine Tafel tertiärer Mergel, Mergelkalke und Sandsteine und wird auf europäischer Seite von der schmalen, langgestreckten, keulenförmigen Halbinsel von Gallipoli (Thrazischer Chersonnes) begleitet, die selbst wieder durch den tiefen Einbruch des Golfes von Saros gegen das Festland abgegrenzt wird. Einst eine Insel, wie noch jetzt die in ihrer Verlängerung gelegenen Inseln Imbros und Lemnos, wurde sie erst durch die quartäre Hebung des niedrigen Halses von Bulair, die im Dardanellengebiet der Senkung folgte, mit dem Festlande verknüpft. Die Verlandung schränkte auch die bis dahin viel breitere Wasserverbindung zwischen Propontis und Aegäischem Meer auf die enge Dardanellenstraße ein. Wegen der lockeren Beschaffenheit und der dadurch bedingten geringeren Widerstandsfähigkeit der die Tafel zusammensetzenden Gesteine ist der Hellespont durchschnittlich dreimal breiter, aber viel weniger reizvoll als der Bosporus, mit dessen landschaftlichen Schönheiten er sich in keiner Weise messen kann. Einförmige gelbgraue Mergelwände herrschen vor, deren kahle Hänge nicht allzuoft von kleinen, fruchtbaren und wohl bewässerten Küstenebenen unterbrochen oder von dunklen Kiefernhainen und immergrünen Gestrüppflächen belebt werden.

Das asiatische Ufer ist im allgemeinen flach. Dagegen steigt das europäische Gestade, namentlich der Bruchrand der Außenseite, rasch und steil zu 200—350 m, stellenweise auch bis über 400 m Meereshöhe an und bietet feindlichen Landungstruppen kaum irgendwelchen Schutz, während der Verteidiger ausgezeichnete Höhenstellungen mit freiem Schußfeld findet. Obendrein ist in das starkwellige Berg- und Hügelland der Halbinsel von Gallipoli ein Labyrinth tiefer, wenngleich meist wasserloser Talschluchten eingeschnitten, die dem vordringenden Gegner unangenehme Hindernisse bereiten. Dem Verteidiger wieder bieten

sie eine Vielzahl natürlicher Festungen und kaum einzusehender Stellungen für Steilfeuerbatterien dar. Die Engländer haben sich ebenso eifrig wie erfolglos bemüht, vom Golf von Saros aus über die Berge der Halbinsel hinweg diese wohl verdeckten Stellungen und die Befestigungen längs der Dardanellenstraße unter Feuer zu nehmen.

Mit 67 km Länge ist der Hellespont mehr als doppelt so lang wie der Bosporus und wird von einer starken, die Schiffahrt erschwerenden Oberströmung durchzogen. Zum Aegäischen Meer gerichtet, erreicht sie bei 2,8 km mittlerer Stundengeschwindigkeit an den engsten Stellen 5—8,3 km und wird in ihrer Heftigkeit durch die vorherrschenden, oft stürmisch wehenden und starke Wellen [4]) verursachenden Nordostwinde gesteigert. Sie erleichtert aber die Verteidigung der Dardanellen, da sie das Auslegen von Streuminen begünstigt, die den von Süden kommenden feindlichen Schiffen entgegentreiben. Dem Oberstrom entspricht eine entgegengesetzt gerichtete Unterströmung, deren obere Grenze jedoch nicht fest ist, sondern zwischen 10 und 30 m Tiefe hin- und herschwankt. Dieser Wechsel macht es eindringenden Unterseebooten unmöglich, Kurs zu halten, so daß sie auf kaum überwindbare Hindernisse stoßen.

Die durchschnittliche Breite der Dardanellen wechselt zwischen 4 und 7 km. Bei Gallipoli beträgt sie bloß 2—3 km. An den beiden schmalsten Stellen, der Enge von Nagara (zwischen den antiken Städten Abydos auf asiatischer und Sestos auf europäischer Seite) und dem Heptastadion des Altertums (zwischen den Burgen Kilid Bahr und Kale Sultanie) geht sie sogar auf 2300 und 1350 m zurück. Hier zwingen überdies Untiefen, Verlandungen und Einschnürungen die Schiffe in ein so schmales Fahrwasser, daß sie den engen Wasserschlauch nur in langer Reihe hintereinander, in Kiellinie, passieren können.

Aus allen diesen Gründen sind die Dardanellen wie selten ein Meeresarm zur Verteidigung und künstlichen Befestigung geeignet. Daher weisen sie neben altersgrauen Wachtburgen eine Vielzahl modernster Befestigungen auf, die einen wirksamen Schutz für die Landeshauptstadt Konstantinopel darstellen. An der breiten Einfahrt erheben sich die ehrwürdigen Burgen Sedd ül Bahr = Schloß am Meeresdamm auf europäischer und Kum Kale, das Sandschloß, auf asiatischer Seite. Sie sind vorgeschobene Posten auf flachem Anschwemmungslande, die das Herannahen einer feindlichen Flotte

melden und sie hindern sollen, innerhalb der Meeresstraße Anker zu werfen. Da sie indes der Feuerwirkung der mächtigen, weittragenden Schiffsgeschütze ziemlich schutzlos ausgesetzt sind, so beruht die Verteidigung der Dardanellen vor allem auf den das enge Mittelstück umsäumenden Festungswerken. Zu den alten Burgen Kilid Bahr = Schlüssel oder Riegel des Meeres und Kale Sultanie = Sultansschloß, letzteres bei der Töpferstadt Tschanak Kalessi am asiatischen Ufer, gesellt sich hier eine fast ununterbrochene Kette neuzeitlicher Forts und Batterien. Nördlich von Gallipoli finden die Dardanellen-Befestigungen ihren Abschluß in den Linien von Bulair, die während des Krimkrieges über das schmale Ansatzstück der Halbinsel gelegt und später wiederholt verstärkt wurden.

c) Der Bosporus.

Der Name Bosporus bedeutet soviel wie Rinderfurt, weil nach der altgriechischen Sage Jo, in eine Kuh verwandelt, die Meerenge durchschwommen haben soll. Für den Angreifer ist der hydrographische Engpaß ebenfalls sehr ungünstig, während er die Verteidigung in jeder Weise erleichtert. Einmal ist der Ausgang zum Schwarzen Meere bei dem Mangel an Inseln, bei den der brandungsreichen Steilküste fehlenden sicheren Ankergelegenheiten und wegen häufiger Stürme für Truppenlandungen wenig geeignet, so daß die Russen auf die 450 km entfernte Seefestung Sebastopol als Ausgangs- und Stützpunkt für ihre maritimen Unternehmungen angewiesen waren. Dann errichteten die Türken schon lange vor der Eroberung Konstantinopels die jetzt in Trümmern liegenden Sperrburgen Anadoli Hissar auf der asiatischen Seite und Rumeli Hissar am europäischen Ufer. Zu ihnen sind nach und nach die anderen Befestigungen und Batterien hinzugekommen, die ein von Norden angreifendes Geschwader ebenso erfolgreich abwehren können wie die Dardanellenforts einem von Süden her vorstoßenden Gegner das Eindringen unmöglich machen.

Die schmalste Stelle des Bosporus ist mit 660 m etwa dreimal breiter als die Elbe bei Dresden oder $1^1/_2$mal so breit wie der Rhein zwischen Köln und Deutz. Aber auch die breitesten Stellen gehen nicht viel über 3 km hinaus, weil die Meeresstraße sehr hartes Gestein durchschneidet, das nicht so schnell wie die leichter zerstörbaren Gesteinsschichten der Dardanellen beseitigt werden konnte. Infolgedessen ist der Bosporus ähnlich wie der Rhein, mit dessen malerischem Durchbruchstale zwischen Bingen

und Bonn er manche überraschenden Uebereinstimmungen aufweist, als eine 29 km lange, flußartig gewundene Rinne steil in ein altes Schiefergebirge eingeschnitten, das gleich dem Rheinischen Schiefergebirge eine flachwellige Hochfläche trägt. Es besteht aus stark gefalteten, aber von der Verwitterung stark abgetragenen und zu einer bloß noch 200—250 m hohen Rumpffläche erniedrigten devonischen Grauwacken, die am Nordausgange des Bosporus von nicht minder harten jungvulkanischen Basalt- und Andesitgesteinen begleitet werden.

Die Tiefe der Meeresstraße beträgt im allgemeinen 50—70 m und erreicht als größten Betrag 120 m. Auch hier verursachen die Dichteunterschiede des Seewassers Meeresströmungen, die denen der Dardanellen entsprechen. Der weniger salzhaltige Oberstrom führt den Ueberschuß des zuflußreichen Schwarzen Meeres, in dem die Wasserzufuhr erheblich größer als der Verlust durch die Verdunstung ist, ins Aegäische Meer hinaus, in dem umgekehrt die Verdunstung den Wasserzufluß überwiegt. Diese Richtung ist insofern ungünstig, als sie Streuminen, welche die Russen wiederholt vor der Bosporusmündung auslegten, in die Meeresstraße hineinträgt. Die Stärke des Oberstromes wechselt je nach der Breite der Meeresstraße und erreicht bei 3—4 km mittlerer Geschwindigkeit stellenweise 6—10 km in der Stunde. Den heutigen Dampfern vermag sie zwar nichts anzuhaben. Kleine Boote dagegen müssen streckenweise an Tauen gezogen und Segler stromauf geschleppt werden. Der entgegengesetzt gerichtete Unterstrom läßt das salzreichere und darum schwerere Mittelmeerwasser in das durch die einmündenden großen Ströme viel mehr ausgesüßte Schwarze Meer gelangen. Aus letzterem dringen auch die dort häufigen Nebel und Stürme in den Bosporus ein und erschweren hier die Schiffahrt in solchem Maße, daß schon die altgriechische Argonautensage eine ganze Reihe von Schrecknissen schildert, welche die kühnen Seefahrer mit Lebensgefahr überwinden mußten. Die vom Pontus hereinwehenden rauhen Nord- und Nordostwinde rufen fast jeden Winter eine strenge, allerdings nicht lange anhaltende Kälte hervor und haben so ergiebige Schneefälle im Gefolge, daß sie in Konstantinopel zuweilen tagelange Stockungen des Straßenverkehrs verursachen. Bei einem Januarmittel von + 4,8 °C sind schon öfters Kältegrade bis zu — 8 ° C beobachtet worden. Wiederholt soll der Bosporus auch zugefroren gewesen sein, im 8. Jahrhundert allein viermal, so daß man trocknen Fußes von

Europa nach Asien wandern konnte. Nach *F. Braun* sind indes diese Ueberlieferungen teils nicht sicher begründet, teils handelt es sich um Eisschollen, die aus dem Schwarzen Meer in den Bosporus treiben, oder der innerste Teil des Goldenen Horns überzieht sich ausnahmsweise mit einer festen Eisdecke [5]. Immerhin macht aus klimatischen Gründen das Pflanzenkleid des Bosporus bei aller Ueppigkeit eher einen nordischen als einen südlichen Eindruck. Bloß die charakteristischen Haine der dunklen Pinien und Zypressen bringen einen mittelmeerischen Einschlag in die Vegetation. Dagegen haben die Ufer des Marmarameeres und der Dardanellen so milde Winter, daß hier das empfindlichste Mittelmeergewächs, der Oelbaum, gedeiht.

Wie beim Rheintal, so besteht auch am Bosporus ein auffälliger Gegensatz zwischen den stillen Hochflächen und den reich belebten Ufern der Meeresstraße. Nur wenige, von ärmlichen Feldern umgebene Ortschaften unterbrechen die Einsamkeit der Hochebene, die viel mehr von unabsehbaren und fast undurchdringlichen Gestrüppdickichten überzogen wird, aber eine ununterbrochene Reihe herrlicher Ausblicke auf das Unterland gewährt. Fast lückenlos begleitet in buntem Wechsel ein Heer von Burgen, Landhäusern, Palästen und Moscheen, deren helle Mauern und rote Dächer aus dem satten Grün der Friedhöfe, Gärten, Weinberge und Gehölzgruppen hervorlugen, als eine etwa 20 km lange Siedlungsreihe den von einem weißen Brandungsstreifen umsäumten Meeresstrom. Er muß mit seiner gewaltigen Schiffsbewegung recht eigentlich als die Hauptstraße von Konstantinopel gelten, auf der zahllose Dampfer, Segler und Ruderboote oder Kaiks dem Fernverkehr dienen oder den örtlichen Verkehr zwischen der Stadt und ihren Vororten vermitteln. Wo eines der zahlreichen engen, schroffwandigen Seitentälchen ausmündet, liegt fast stets eine von mächtigen Platanen überschattete Ortschaft. Diese teils altertümlichen, teils modernen Dörfer, Landstädtchen und Villenvororte wachsen immer mehr zusammen, bis sie sich zu dem von Türmen, Kuppeln und Minarehs überragten Häusermeer von Konstantinopel verdichten: ein unvergeßliches und unbeschreibliches Landschafts- und Städtebild, eines der großartigsten und ausdrucksvollsten, mit den farbenprächtigen Reizen des Orients.

d) Konstantinopel.

Der erstaunliche Fischreichtum des Bosporus hat schon früh zur Besiedelung dieses Erdenwinkels geführt. Vor mehr als $2^1/_2$ Jahr-

tausenden, im 7. vorchristlichen Jahrhundert, gründeten dorische Kolonisten an der Stelle einer thrazischen Burg ein Fischerdörfchen, das sie nach dem Namen des ehemaligen Burgherrn Byzantion tauften. Durch den lebhaften Fischhandel blühte es rasch auf und zog in demselben Maße den Handel mit dem Schwarzen Meere an sich, als dessen getreidereiche Uferländer durch die altgriechische Kolonisation erschlossen wurden und mit ihrem Ueberschusse an Nahrungsmitteln und andern Rohstoffen die übervölkerten Kulturstaaten des Mittelmeers versorgten. Noch heute ist die südrussische Kornkammer für die billige Verfrachtung ihres Getreide- und Petroleumüberflusses auf den Wasserweg durch die Meerengen angewiesen. Zu den Vorteilen, die ein reiches Hinterland bot, gesellte sich die außerordentlich günstige Lage der Stadt. Ihr Kern wurde auf der durch das Goldene Horn und das Marmarameer gebildeten Halbinsel gegründet. Da sie auf drei Seiten vom Meere umgeben wird, so machte sie nur auf der Landseite die Errichtung einer Mauer zum Schutze gegen feindliche Angriffe notwendig, während der Hafeneingang zum Goldenen Horn eben so leicht verteidigt und gesperrt werden konnte.

Unter wechselnden Schicksalen vermochte sich Byzanz als kleiner griechischer Freistaat bis in die römische Zeit zu behaupten. Später verlegte Kaiser Konstantin die Hauptstadt des römischen Weltreiches dorthin, gab ihr seinen Namen und förderte sie in jeder Weise. Nach der Teilung des Römischen Reiches wurde sie die Hauptstadt des Oströmischen oder Byzantinischen Reiches, zugleich das große Handelszentrum und der erste Umschlageplatz des Orients und einer der Hauptbrennpunkte des mittelalterlichen Weltverkehrs. Als solcher schwang sich Byzanz zum wichtigsten Träger eines weit über Osteuropa und Vorderasien hinübergreifenden Kultureinflusses auf. Es galt als die vornehmste Stadt des Mittelalters und war tonangebend auf dem Gebiete des Geschmackes und der Mode, so daß die Herrscher und Vornehmen Europas ebenso nach byzantinischen Erzeugnissen und byzantinischer Pracht strebten, wie später Paris in dieser Beziehung das Vorbild wurde.

Seine überragende Bedeutung verdankte Konstantinopel nicht zum wenigsten der hochbegünstigten Schutzlage und seiner Stellung als Meerengen- und Brückenstadt. In geschickter Weise verstand es, die natürlichen Vorteile dieser Weltstellung auszunutzen, indem es die Verkehrsrichtungen zwischen Abend- und

Morgenland auf sich lenkte und von allen Seiten her die Handelswege in seinen Mauern sammelte. So beruhte sein allbeherrschender Einfluß nicht zum wenigsten auf seiner Eigenschaft als Weltmarkt und auf dem damit verbundenen Straßenzwange, der es zu einem riesigen Stapel- und Austauschorte für die Waren des Orients und Okzidents machte. Daher waren, wie *J. Jastrow* betont, die italienischen Seerepubliken Venedig und Genua eifrig bemüht, durch Errichtung zahlreicher Niederlassungen in den Küstenplätzen des östlichen Mittelmeers die Handelszüge abzufangen, die sonst in Byzanz als ihrem durch den Straßenzwang vorgeschriebenen Endpunkte ausmünden mußten. Aber trotz aller Beeinträchtigungen und trotz aller Stürme der Geschichte ist die viel begehrte, oft belagerte und wiederholt zerstörte Stadt immer wieder neu aufgeblüht und hat dank ihren natürlichen Begünstigungen eine so unverwüstliche Lebenskraft entfaltet, daß sie wohl für alle Zeiten die „ewige Stadt" am Bosporus bleiben wird.

Vor allem kreuzen sich im Bereiche der Meerengen, und dadurch ihre hohe Bedeutung bedingend, die Land- und Seehandelswege zweier Erdteile und zweier Meere. Diese Kreuzung findet aus verschiedenen Gründen am Goldenen Horn, also am Südausgange des Bosporus, statt. Denn das Nordende der Meeresstraße ist unwirtlich, unwegsam und hafenlos. Die abgelegeneren Dardanellen aber sind zu Lande bloß auf einem Umwege erreichbar und können nach Vollendung der ausschließlich zum Bosporus gerichteten Bahnlinien nur noch auf örtliche Verkehrsbedeutung Anspruch machen. Ferner ist bei Konstantinopel der Bosporus schmal und leicht überschreitbar, ein bequemer, jetzt von der Anatolischen Bahn benutzter Zugang zum Sakaria-Tale stellt eine offene Verbindung mit dem kleinasiatischen Binnenlande her, und einer der trefflichsten Naturhäfen bietet der Schiffahrt einen ausgezeichneten Ruhepunkt dar. Das ist das Goldene Horn, ein Seitental des Bosporus, das gleich diesem im Unterlaufe unter den Meeresspiegel sank und in ein ertrunkenes Tal verwandelt wurde. Dagegen blieb der Mittel- und Oberlauf als normales Flußtal erhalten, das den Namen der „Süßen Wasser von Europa" führt und wegen seiner landschaftlichen Reize ein beliebtes Ausflugsziel ist. 6 km tief ins Land eingreifend, ist die hornförmig gekrümmte Ingressionsbucht bei 350 m mittlerer Breite bis 45 m tief, so daß die größten Schiffe unmittelbar am Ufer anlegen können. Eine Strömung, die den Verkehr nicht stört, aber zur

Fortführung der Sinkstoffe ausreicht, hält den Hafen ohne künstliche Nachhilfe offen, und die Wellenbewegung ist auf der rings vom Lande umschlossenen Wasserfläche so gering, daß das Löschen und Laden der Schiffe ohne Schwierigkeiten erfolgen kann. Doch fehlen noch viele Einrichtungen, die für die Großschiffahrt und für den Betrieb eines modernen Hafens unerläßlich sind. Außerdem hat der Verkehr so zugenommen, daß die schmale, noch dazu durch zwei Brücken beengte Wasserfläche nicht mehr genügt und die Schaffung neuer Hafenanlagen verlangt, die man am Marmarameere auszuführen gedenkt.

Außer dem Seewege stoßen in Konstantinopel auch zahlreiche Landwege zusammen, die es zum Verkehrsvermittler zwischen der Balkanhalbinsel und Kleinasien und zum Ausgangspunkte der das Innere beider Erdräume durchziehenden Eisenbahnen machen. Von diesen alten Handelswegen sind namentlich vier bedeutungsvoll geworden und jetzt ganz oder teilweise durch Bahnlinien ersetzt. Weitaus am wichtigsten ist die uralte Heer- und Handelsstraße von Belgrad über Sofia und Adrianopel nach Konstantinopel, die als Trägerin der Orientbahn auch heute die Hauptverkehrsader der Südosthalbinsel und die hauptsächlichste Verbindungslinie mit Europa ist. Von Nordwest nach Südost verlaufend, setzt sie sich in gleicher Richtung durch Kleinasien nach Mesopotamien fort und wird durch die immer mehr der Vollendung entgegengehende Bagdadbahn bezeichnet. Eine dritte Verkehrslinie begleitet von Konstantinopel aus in ostwestlicher Richtung zunächst die Nordküste des Aegäischen Meeres bis nach Saloniki und strebt von hier aus quer durch den Hals der Südosthalbinsel nach Durazzo am Adriatischen Meere. Das ist die alte Via Egnatia, die schon die Römer als wichtige Militärstraße anlegten. Dieser Linie folgt auf der Strecke von Konstantinopel über Saloniki bis Monastir ebenfalls die Eisenbahn. Gleiches gilt von ihrer west-östlichen Fortsetzung in Kleinasien, die als Anatolische Bahn den uralten Handelsweg nach Armenien und Persien bis über Angora hinaus begleitet. Sind diese Schienenwege sämtlich ausgebaut, so wird Konstantinopel vielleicht der wichtigste Schnittpunkt in einem System internationaler Bahnlinien werden, zu denen als einer der ältesten Seewege die Wasserstraße vom Aegäischen zum Schwarzen Meer hinzutritt.

Allerdings darf hierbei nicht übersehen werden, daß durch die neuzeitliche Verkehrsentwicklung die frühere Bedeutung Kon-

stantinopels als führender Levantehafen nicht unerheblich eingeschränkt worden ist. Als ein Sitz des Welthandels kann es schon lange nicht mehr bezeichnet werden. Denn seitdem die Güterverfrachtung den billigen Seeverkehr immer mehr bevorzugt ist der Landverkehr zwischen Europa und Asien stark zurückgegangen und wird sich auch nach Fertigstellung der vorderasiatischen Eisenbahnen nicht mit den zwar weiteren, aber viel' billigeren Seewegen messen können. Ferner spielen die Meerengen, weil sie abseits der Hauptbahnen des Weltverkehrs liegen und in der Sackgasse des einem riesigen Binnensee vergleichbaren Schwarzen Meeres enden, gegenüber den heutigen Hauptstraßen zur See nur eine Nebenrolle, ganz abgesehen davon, daß der größte Teil des Schiffsverkehrs zwischen Pontus und Mittelmeer ohne anzuhalten und ohne Warenumschlag an Konstantinopel vorüberführt. Endlich haben die einzelnen Staats- und Wirtschaftsgebiete Vorderasiens und der Balkanhalbinsel immer mehr ihre eigenen Handelshäfen entwickelt und sind mit unleugbarem Erfolg bestrebt, sich von Konstantinopel frei zu machen. In scharfem Wettbewerb streiten sich die vier Haupthäfen der Aegäis, Konstantinopel, Smyrna, Saloniki und Piräus, zu denen neuerdings der bulgarische Hafen Dede Agatsch westlich der Maritzamündung kommt, um die Vorherrschaft im Handel, während ein nicht unerheblicher Teil des pontischen Verkehrs auf die russischen Küstenplätze am Schwarzen Meere übergegangen ist. Aus allen diesen Gründen hat das Verkehrsgebiet Konstantinopels eine sichtliche Einengung erfahren, die bei der fortschreitenden Dezentralisation des Orienthandels noch zunehmen wird [6]). Heute beschränkt sich Konstantinopels Handelsbereich auf das dünn bevölkerte, wenig fruchtbare und an Hilfsquellen arme Thrazien, ist also in Europa infolge des Näherrückens der Reichsgrenze nicht mehr sehr ausgedehnt, und auf Kleinasien, soweit es mit ihm durch die Anatolische Bahn verbunden ist. Aber auch hier ist dem alten Handelsplatze am Bosporus ein erfolgreicher Nebenbuhler in Smyrna entstanden, das ebenfalls Eisenbahnanschluß an die Anatolische Bahn und an ein nahe gelegenes, leicht zugängliches und wirtschaftlich reiches Hinterland besitzt. Infolgedessen hat es einen großen Teil des kleinasiatischen Außenhandels an sich gezogen und als Ausfuhrplatz die Landeshauptstadt bereits überflügelt. In der Einfuhr steht letztere allerdings noch weitaus an erster Stelle, weil sie für ihre Bevölkerung, den Hof, das

Heer und die Verwaltung ungeheure Mengen an Nahrungsmitteln und sonstigen Bedürfnissen benötigt. Aber die große Masse dieser Bewohnerschaft ist ein unproduktives, nur verbrauchendes Element, das vornehmlich von der Eigenschaft Konstantinopels als Reichshauptstadt lebt. Dagegen ist die industrielle Regsamkeit noch sehr gering, obwohl billige Arbeitskräfte im Ueberfluß vorhanden sind und die Rohstoffe ohne große Unkosten zur See herangeschafft werden können, während die nahen Kohlengruben von Eregli am Schwarzen Meer und die neuerdings abgebauten jungtertiären Braunkohlen in Thrazien den erforderlichen Heizstoff liefern [7]. Heute ist Konstantinopel im wesentlichen nur Verteilungshafen für europäische Fabrikate, erzeugt aber selbst so wenig, daß seine Ausfuhr bloß halb so groß ist wie seine sehr beträchtliche Einfuhr.

Wie die Handelsbedeutung, so ist auch die politische Bedeutung Konstantinopels gegen früher zurückgegangen. Solange das Byzantinische und später das Türkische Reich noch Kleinasien und die Balkanhalbinsel umfaßte, war Konstantinopel der natürliche politische Mittelpunkt des Staates, dessen asiatische und europäische Hälfte an den Meerengen zusammenstießen. Freilich nahm infolge der mangelhaften Verkehrsverhältnisse der Machtbereich der Zentralgewalt nach den weit entlegenen Randgebieten hin immer mehr ab, so daß dort Unbotmäßigkeit und Aufstände an der Tagesordnung waren. Je mehr indes der europäische Besitzstand der Türkei abbröckelte, um so randlicher wurde die ursprüngliche zentrale Lage der Reichshauptstadt, bis sie schließlich fast zur Grenzlage wurde. Als Grenzort ist Konstantinopel natürlich feindlichen Bedrohungen viel leichter ausgesetzt, weshalb man schon vorgeschlagen hat, die Residenz des Sultans ins Innere Kleinasiens zu verlegen. Will jedoch die Türkei ihre Stellung als Beherrscherin der Meerengen nicht aufgeben, so muß Konstantinopel als Brückenkopf zwischen Europa und Asien und als Schlüssel für den Eingang in den Pontus unbedingt die politische Hauptstadt bleiben, zumal sie als solche weittragende internationale Bedeutung hat. „Der Besitz Konstantinopels ist heute nicht nur eine Frage, welche die Türkei angeht, sondern sie berührt aufs tiefste alle Staaten, die am Verkehr des Schwarzen Meeres und des östlichen Mittelmeeres interessiert sind.“ Diesen Ausspruch *A. Philippsons* ergänzt *Th. Fischer* durch die Bemerkung: „Der Besitz Konstantinopels wiegt den manches Königreichs auf.“

Dagegen hat Konstantinopel dank dem natürlichen Schutze seiner Lage, der schon früh durch Befestigungen erhöht wurde, bis heute seine unvergleichliche strategische Stellung bewahrt, die zugleich die hauptsächlichste Ursache für seine große Vergangenheit war. Die Meinung, daß Ostrom wegen der festen Lage seiner Hauptstadt die geschichtlichen Stürme des Mittelalters viel länger überdauert habe als das Weströmische Reich, trifft ebenso zu wie die Behauptung, daß es ohne Konstantinopel wahrscheinlich keine Türkei in Europa mehr geben würde. Man hat Konstantinopel die stärkste natürliche Festung der Welt genannt, weil die Natur hier alles aufbot, um die Aufgaben des Verteidigers zu erleichtern und die des Angreifers zu erschweren. Denn zu Lande sowohl wie zu Wasser ist die Stadt schwer angreifbar, weil man weder hier noch dort leicht an sie herankommen kann. Umgekehrt blieb ihr, wenn sie von Europa her bedroht wurde, über den Bosporus hinweg der Zugang zu den Hilfsquellen Kleinasiens offen, und erfolgte der Angriff von Asien aus, so bezog sie Unterstützungen aus dem europäischen Besitzstande des Reiches. Den wirksamsten Schutz gewähren die leicht zu sperrenden und wegen ihrer bergig-schluchtigen Uferlandschaften auch gegen ein Landungskorps leicht zu verteidigenden Meerengen, die schon Moltke bei entsprechender Bewehrung als uneinnehmbar bezeichnete. Tatsächlich haben im Weltkriege die Russen einen ernstlichen Vorstoß gegen Konstantinopel überhaupt nicht gewagt, während das kostspielige Dardanellenabenteuer der Briten und Franzosen mit schweren Einbußen an Schiffen und Menschen völlig scheiterte [8]).

Aber auch ein zu Lande vormarschierender Feind findet beiderseits des Bosporus eine Reihe natürlicher Hindernisse in Gestalt von Sümpfen, Küstenseen, tief eingerissenen Tälern und mit schwer durchdringlichem Gestrüpp überzogenen Erhebungen. Auf europäischer Seite kommen außer den vielen parallelen Nebentälern des Ergeneflusses in der weiteren Umgebung Konstantinopels vornehmlich zwei von der Natur vorgezeichnete und durch Menschenhand wesentlich verstärkte Verteidigungsanlagen in Betracht. Wo die Thrazische Halbinsel sich zu verbreitern beginnt, hatte schon Kaiser Anastasius im frühen Mittelalter eine 45 km lange, mit Türmen und Kastellen versehene Schutzmauer vom Pontus zum Marmarameer gezogen. Ihr modernes Gegenstück ist die östlicher gelegene, um 15 km kürzere Tschataldscha-

linie, an der im Kriege 1877/78 das siegreiche Vordringen der Russen und im Balkankriege 1912/13 der ungestüme Andrang der Bulgaren zum Stehen kam[9]).

Die hügelige Stadt breitet sich dreigeteilt um ihre Lebensadern, den Bosporus und das Goldene Horn, aus, wobei die verschiedenen Bevölkerungselemente getrennt in besonderen Vierteln wohnen. Auf der Halbinsel zwischen Goldenem Horn und Marmarameer liegt mit überwiegend türkischem Charakter das eigentliche Konstantinopel oder Stambul, das alte Byzanz, in dessen willkürliche Stadtanlage nunmehr ein geregelter Bebauungs- und Erweiterungsplan Ordnung bringen soll. Nördlich des Goldenen Hornes breiten sich die beiden wichtigsten Vorstädte Pera und Galata aus, mit denen zahlreiche andere Vororte zu einem untrennbaren Ganzen verwachsen. Pera, auf der Hochfläche gelegen, wird vorwiegend von Europäern und Griechen bewohnt. Es ist der Sitz der fremden Botschaften und Konsulate und hat das Aussehen einer modernen internationalen Großstadt mit nichtssagenden Straßen und Häusern. Zu seinen Füßen entwickelte sich am schmalen Eingang zum Goldenen Horn der Schiffslandeplatz Galata zum Mittelpunkte des Seeverkehrs, der Bankhäuser und Schiffsagenturen. Hier gründeten die Genuesen schon im Mittelalter ein befestigtes Stadtviertel, dessen Wahrzeichen noch heute ein von ihnen erbauter gewaltiger Rundturm, der Genueser- oder Galataturm, ist. Auf der asiatischen Seite des Bosporus ist das rein türkische Skutari die bedeutendste Vorstadt und der Kern eines dicht besiedelten Wohngebietes. In dem südlich anstoßenden Hafenorte Haidar Pascha nimmt die Anatolische Bahn ihren Anfang[10]).

Die Straßen in der Umgebung des Goldenen Horns sind die Hauptadern des Geschäftslebens, das sich, wie überall im Orient, vor allem in den großen Basaren mit dem Labyrinth ihrer von zahllosen Läden und Verkaufsbuden umsäumten Gassen und Gäßchen abspielt. Je weiter man sich jedoch von ihnen entfernt, um so toter erscheint die Stadt, namentlich in den abgelegenen Vierteln längs der aus dem Mittelalter stammenden verfallenen Stadtmauer[11]). Ausgedehnte Flächen liegen hier völlig unbebaut und bezeichnen die Stellen verheerender Brände, die bei der Feuergefährlichkeit des türkischen Holz- und Fachwerkbaues nicht selten sind und binnen kurzem ganze Quartiere in Asche legen. Die Häuser selbst sind nach orientalischem Brauch gegen die Straße fensterlos oder

nur mit kleinen, vergitterten Fenstern versehen und werden oft noch durch hohe Mauern abgesperrt. Mit den engen, winkeligen, schlecht gepflasterten Gassen wechseln kleine Plätze und vernachlässigte Friedhöfe ab. Das Ganze überragen zahllose Moscheen und Kirchen mit einem Walde von Minarehs und Türmen.

Die Riesenstadt am Bosporus hat in solchem Maße menschenzusammenfassend gewirkt, daß ihr gegenüber in weitem Umkreise alle Siedelungen, mit einziger Ausnahme von Brussa (80000 Einwohner), klein und wirtschaftlich unbedeutend geblieben sind. Schon im frühen Mittelalter war Byzanz eine Großstadt mit 500000 Einwohnern, und gegenwärtig ist es die einzige Millionenstadt am Mittelmeer, deren Bewohnerschaft einschließlich der asiatischen Vororte auf 1¼ Million Köpfe geschätzt wird. Da Konstantinopel durch seine Lage sowohl eine europäische wie eine asiatische Stadt ist, so zeigt seine Bevölkerung eine eigenartige Durchmischung zwischen Abend- und Morgenland und spiegelt durch ihre bunte Zusammensetzung das Völkermosaik des Türkischen Reiches wider. 500000 sind Türken, 200000 Griechen, 180000 Armenier, 65000 spaniolische Juden und 70000 Europäer (Levantiner und Franken). Nach den Türken, unter welchem Sammelbegriff alle Bekenner der mohammedanischen Religion ohne Rücksicht auf ihre nationalen Verschiedenheiten zusammengefaßt werden, spielen die Griechen die wichtigste Rolle. Wahrscheinlich ist Konstantinopel die größte Griechenstadt überhaupt und wurde schlechthin die »Stadt« (πόλις) genannt. Als kurz vor ihrer Eroberung ein türkischer Pascha einen Griechen fragte, wohin er ginge, erhielt er zur Antwort »εἰς τὴν πόλιν« = In die Stadt, und aus der Verstümmelung dieser Worte soll die türkische Bezeichnung Istambol oder Stambul hervorgegangen sein. Für die Russen und die Balkanslaven ist Konstantinopel die »Kaiserstadt« (Carigrad) und als solche seit langem das Ziel ihrer politischen Sehnsucht.

e) Das politische Problem der Meerengen.

Als Kreuzungsstellen bedeutsamer Land- und Seewege sind Bosporus und Hellespont nächst dem Suezkanal politisch und strategisch eine der wichtigsten Mittelmeerpassagen geworden. Auf der asiatischen Seite des Dardanellen-Einganges breitete sich in beherrschender Lage die Trojanische Ebene aus, und der Kampf zwischen Griechen und Trojanern kann als erster in der langen

Reihe kriegerischer Zusammenstöße gelten, die seitdem um den Besitz jenes kritischen Erdenraumes entbrannten [12]). Eine Lebensfrage wurde die Beherrschung der Seepässe namentlich für den getreidearmen Seestaat Athen, dessen Nahrungsmittelversorgung fast ausschließlich auf die pontischen Zufuhren und auf die jederzeit freie Durchfahrt durch die Meerengen angewiesen war. Hier wurden darum die Entscheidungsschlachten ausgefochten, die im Peloponnesischen Kriege Athens Schicksal besiegelten [13]). An den Meerengen erfolgten auch die ersten weltgeschichtlichen Zusammenstöße zwischen Europa und Asien. Hier schlugen die Perserkönige ihre Brücken, als sie gegen Griechenland zu Felde zogen [14]). Von hier aus begann Alexander der Große seinen beispiellosen Siegeszug durch Vorderasien, und die Ueberschreitung der Dardanellen bezeichnete schon 100 Jahre vor der Eroberung Konstantinopels das erste Vordringen der Türken nach Europa. Als sie sich zu Herren beider Meeresstraßen gemacht hatten, sperrten sie durch eine Reihe von Festungswerken, die nach dem Muster europäischer Burgen erbaut waren [15]), die Wasserstraßen hermetisch gegen den fremden Schiffsverkehr ab.

Solange das Schwarze Meer ein türkischer Binnensee war, hatte die Meerengenfrage praktisch keine Bedeutung. Das wurde anders, als das kraftvoll aufstrebende Rußland den Pontus durch schrittweise Eroberung der nördlichen Küstengebiete allmählich in einen russischen Binnensee verwandelte und nunmehr seine Blicke begehrlich auf dessen Ausgang richtete. Schon Peter der Große suchte freie Handelsschiffahrt auf dem Schwarzen Meere und ungehinderte Durchfahrt ins Aegäische Meer zu erlangen, freilich vergebens, weil die Türkei die Gefahr erkannte, die ihr aus dem Emporkommen der russischen Seemacht drohte und der sie deshalb mit allen Mitteln entgegenarbeitete. Erst im Frieden von Kütschük Kainardsche (1774) konnte Rußland seine Forderungen für die Handelsschiffahrt durchsetzen, während die Seepässe den russischen wie allen fremden Kriegsschiffen verschlossen blieben. Zwar haben feindliche Flotten wiederholt die Durchfahrt zu erzwingen versucht. Aber alle diese Wagnisse sind gescheitert und erscheinen heute schwieriger denn je, da es für den Angreifer gilt, nicht nur in des Löwen Höhle hinein, sondern auch wieder aus ihr herauszukommen. 1770 drang Admiral Elphinstone mit russischen Schiffen bis in die Enge von Nagara vor, und 1807 war der englische Admiral Duckworth auf einem kühnen

Vorstoße sogar bis nach Konstantinopel gelangt, um gegen die franzosenfreundliche Politik der Pforte zu demonstrieren und den Sultan einzuschüchtern. Die Verteidigungsanlagen der Dardanellen waren damals völlig vernachlässigt und vermochten keinen Widerstand zu bieten, so daß zum ersten Male eine feindliche Flotte vor den Mauern der osmanischen Hauptstadt Anker warf. Kaum aber hatten sich die Türken von ihrer Bestürzung erholt, als sie die Sperrbefestigungen wieder in wehrfähigen Zustand setzten. Duckworth mußte schleunigst umkehren und konnte froh sein, mit Verlust von zwei Schiffen und erheblicher Beschädigung fast aller übrigen Fahrzeuge das offene Meer wiederzugewinnen. Seitdem hat kein feindliches Kriegsschiff den »Meeresriegel« mehr zu öffnen vermocht [16]).

Bis in die jüngste Zeit hinein suchte England, das eine Fußfassung an den Meerengen nicht wagen konnte, ohne in einen Krieg mit Rußland zu geraten, jeden einseitigen politischen Vorteil einer anderen Großmacht an jener empfindlichen Erdstelle zu vereiteln. Nicht der Wunsch nach Erhaltung der Türkei, sondern lediglich das Streben, die Seepässe politisch und militärisch für Rußland zu entwerten, leitete hierbei die britische Politik. Denn wäre Rußland Herr dieses wichtigen Ausfallstores, so würde es zu dessen Ausnützung eine starke Kriegsflotte bauen müssen, die, weil ihr jederzeit der Rückzug ins Schwarze Meer offen steht, angreifen könnte, ohne selbst angreifbar zu sein. Die Bedrohung des ganzen östlichen Mittelmeers samt den hindurchführenden Seewegen wäre die Folge. Aus diesem Grunde zog, wie *O. Maull* (S. 296) hervorhebt, ein russischer Vorstoß gegen die Meerengen stets einen englischen Gegenstoß nach sich, um es der nach maritimen Ausgängen strebenden Kontinentalmacht unmöglich zu machen, mit seiner im Pontus eingeschlossenen Kriegsflotte überraschend im Mittelmeer zu erscheinen und so dem britischen Seewege durch den Suezkanal nach Indien in die Flanke zu fallen. Bereits der englisch-türkische Vertrag von 1809 verbot allen nicht-türkischen Kriegsschiffen die Durchfahrung der Seepässe. Erst 1833 wurde diese Bestimmung für russische Kriegsfahrzeuge aufgehoben. Aber schon der Londoner Meerengenvertrag von 1841 beseitigte das russische Vorrecht wieder. Fortan blieben die Seepässe nur den im Dienste der fremden Gesandtschaften stehenden Stationsdampfern und den Schiffen der Internationalen Donaukommission zugänglich. Diese

Abmachung, die scheinbar gleiches Recht für alle bedeutete, war in Wirklichkeit — und zwar auf Englands Betreiben — gegen Rußland gerichtet. 1856 wurde im Pariser Frieden, wiederum auf britische Veranlassung, das Schwarze Meer den Kriegsflaggen aller Nationen, einschließlich der Uferstaaten, überhaupt entzogen. Mit andern Worten: Rußland durfte im Schwarzen Meere keine Kriegsschiffe mehr halten, bis es ihm 1871 gelang, diese demütigende Bedingung wieder aufzuheben. Im übrigen blieb jedoch alles beim Alten. Erst als die Russen 1878 siegreich vor Konstantinopel standen, ging zu dessen Schutze mit Zustimmung des Sultans ein englisches Panzergeschwader im Marmarameer vor Anker. Seitdem sind die Meerengen wiederum für Kriegsschiffe aller Nationen gesperrt worden, um so mehr, als die Hohe Pforte den Bosporus und die Dardanellen als türkische Binnengewässer betrachtet, die fremden Kriegsfahrzeugen ohne Erlaubnis des Besitzers nicht zugänglich sind. Immerhin erwirkte russische Zähigkeit 1891 insofern eine neue Ausnahmebestimmung, als die Dampfer der Freiwilligen Flotte, die, obwohl nicht armiert und unter Handelsflagge fahrend, nichts anderes als für den Ernstfall sofort verwendbare Kriegsschiffe sind, nach vorheriger Anzeige auch mit Truppen an Bord durch die Seepässe gehen durften.

Im jetzigen Kriege sind namentlich die Dardanellen ein hochbedeutsamer Kriegsschauplatz gewesen. Der englisch-französische Angriff bezweckte, das Vordringen der Türken gegen den Suezkanal aufzuhalten, einen Druck auf die neutral gebliebenen Balkanstaaten auszuüben und Konstantinopel zu besetzen, wodurch den Mittelmächten der Weg nach Türkisch-Asien unterbunden und die Türkei als Mitkämpfer und Machtfaktor von erheblicherer Bedeutung ausgeschaltet worden wäre. Nicht zum wenigsten galt es aber auch, den ungestüm drängenden Russen, die im Verlaufe des Krieges gewaltige Einbuße an Waffen und Schießbedarf erlitten hatten, einen neuen Zugang zu verschaffen und den infolge der Meerengensperre ungeheuer zurückgegangenen russischen Ausfuhrhandel neu zu beleben. Sind doch die Seepässe der einzige Weg, der dem russischen Seeverkehr das ganze Jahr hindurch offen steht, während die übrigen Küsten des Riesenreiches allwinterlich für längere oder kürzere Zeit vom Eise blockiert werden. Es ist eine Ironie der Weltgeschichte, daß gerade diejenige Macht, die früher alles aufgeboten hatte, um Rußland im Schwarzen

Meer zurückzuhalten, nunmehr versuchen mußte, ihm die Mausefalle zu öffnen.

Man kann es verstehen, daß Rußland nach dem Besitze eines Auslasses zum Mittelmeer strebt, der seinen Schiffen auch in Kriegszeiten größere Bewegungsfreiheit gestattet. Auch viele deutsche Beurteiler, darunter einst Fürst Bismarck, haben dieses Verlangen Rußlands nach seinem »Hausschlüssel« berechtigt gefunden. Der Altreichskanzler vertrat sogar wiederholt die Meinung, man solle Rußland geradezu ermutigen, den Griff nach dem Bosporus zu tun. Das geschah freilich zu einer Zeit, in welcher der große Staatsmann unter allgemeiner Zustimmung des deutschen Volkes noch sagen konnte, daß der Balkan nicht die Knochen eines pommerschen Grenadiers wert sei: ein Standpunkt, der durch die spätere Entwicklung der Ereignisse längst überholt worden ist. Daß trotzdem der Besitz der Meerengen für Rußland nur ein Luxusbedürfnis, nicht aber ein Lebensbedürfnis sei, hat kein geringerer als der englische Staatsmann Churchill gesagt. Denn ihre Sperrung erweist sich bloß bei kriegerischen Ereignissen, in die Rußland verwickelt ist, als ein freilich sehr ernstlicher Nachteil, während in Friedenszeiten Handelsschiffe ungehindert den Bosporus und die Dardanellen benutzen können[17]). Rußland ist ja auch im Nordwesten durch die Ostsee abgeschlossen und könnte hier nach *A. Hettner*s Ausführungen gleiche Rechte auf Kopenhagen und den Sund geltend machen, wie das Deutsche Reich, das durch den von England und Frankreich beherrschten Kanal vom offenen Ozean abgesperrt wird, mit derselben Begründung die Abtretung von Dover und Calais fordern müßte. Ueberdies ist Rußland durch seine Lage und Ausdehnung und seinem ganzen Wesen nach viel mehr ein kontinentaler als ein maritimer Staat, der bei stärkerer Bevölkerungsverdichtung und bei zunehmender Entwicklung seiner Industrie erhebliche Mengen landwirtschaftlicher Rohstoffe, die jetzt ausgeführt werden, selbst verbrauchen und dadurch den Nichtbesitz der Meerengen noch weniger schmerzlich empfinden würde.

Wäre aber Rußland Herr von Konstantinopel, so würde vor allem Rumänien in eine schwierige Lage geraten, da es als ausgesprochener Ackerbaustaat seinen Getreideüberschuß ebenso ausführen muß wie Rußland und zwar ebenfalls in erster Linie durch die Meerengen. Rußland könnte aber dieses Tor jederzeit schließen oder durch Einführung von Differenzialzöllen den rumänischen Wettbewerb nach Möglichkeit ausschalten.

Des weiteren müßte die fremde Macht, die an den Meerengen Fuß faßte, zu wirksamerem Schutze derselben auch die anstoßenden europäischen und asiatischen Landschaften an sich bringen. Rußland würde Konstantinopel gar nicht halten können, wenn es sich außer den Seewegen nicht auch durch das nördliche Kleinasien sowie durch die östliche Balkanhalbinsel Landzugänge dorthin sicherte. Wie aber in letzterem Falle Rumänien und Bulgarien unzweifelhaft russische Vasallenstaaten werden müßten, so würde der Verlust Konstantinopels und Kleinasiens erst recht den Untergang des Osmanischen Reiches bedeuten, das daher an den Dardanellen um sein staatliches Dasein kämpfen mußte.

Hierbei haben ihm die Mittelmächte tatkräftige Unterstützung geleistet, weil sie in ihrem eigenen Interesse eine Bedrohung der unvergleichlichen Brückenstellung Konstantinopels nicht dulden können. Denn nur hier hängt der mitteleuropäische Block ungehindert mit Türkisch-Asien zusammen, und da die Festsetzung Rußlands in Konstantinopel sowohl den Seeweg aus dem Pontus ins Mittelmeer wie den Landweg über den Bosporus zerschneiden würde, so ist für die Mittelmächte das Verbleiben der Meerengen in türkischem Besitz unendlich viel wichtiger als das Interesse Rußlands an ihrer Erwerbung. Im Wesen der weltpolitisch und weltwirtschaftlich wichtigsten und empfindlichsten Erdstellen liegt es ja begründet, daß hier der Vorteil des einen Wettbewerbers meist der Nachteil der Nebenbuhler ist. Die schwerer wiegenden Interessen müssen daher den Ausschlag geben, und da gilt für uns der Ausspruch unseres großen Geschichtsschreibers *Leopold von Ranke*: »Die Zukunft der deutschen Volkswirtschaft ist mit dem Schicksal Konstantinopels verbunden.« Das schließt natürlich Vergünstigungen an den andern Teil nicht aus. »Namentlich wird Deutschland, wenn es eine glückliche Orientpolitik treiben will, seinem russischen Gegner die Ausgänge zum Mittelmeer nicht sperren dürfen« [18]) und, um zu einer Verständigung mit ihm zu gelangen, dahin wirken müssen, daß die für eine Großmacht drückenden und unwürdigen Bestimmungen der Meerengenverträge zugunsten Rußlands gemildert oder aufgehoben werden. Das ist um so leichter, als keine der Mittelmächte, sondern lediglich Großbritannien an der Sperrung der Seepässe für russische Kriegsschiffe Interesse hat [19]).

Darum ist auch hier das weitblickende England auf der

Wacht geblieben, und da es die Meerengen selbt nicht gewinnen kann, so hat es in staatskluger Vorsorge die dem Dardanellenausgange in nicht allzuweiter Entfernung vorgelagerten Inseln Tenedos, Imbros und Lemnos besetzt, um sie wohl nicht so bald wieder zu räumen. Denn dank ihrer an Helgoland erinnernden Lage und wegen ihrer zum Teil vortrefflichen Häfen gestatten sie nicht bloß die jederzeitige Blockierung der Meerengen und damit die Ueberwachung des Schwarzen Meeres und seiner Randländer, sondern sie sind auch der Schlüssel für die Beherrschung des Halbinsel- und Inselstaates Griechenland und für den ägäischen Küstenanteil Bulgariens. Der hervorragendste Stützpunkt ist unstreitig Lemnos, das nur 84 km oder zwei Dampferstunden vom Eingang in den Hellespont, 110 km vom bulgarischen Hafen Dede Agatsch und etwa 200 km von den Hauptpunkten der griechischen Ostküste entfernt ist und in der Bucht von Mudros einen prachtvollen, leicht zu verteidigenden Kriegshafen besitzt. So hat es England verstanden, trotz seiner Mißerfolge vor den Dardanellen in beherrschender Stellung auch im östlichen Mittelmeer Fuß zu fassen und die Zahl seiner Stützpunkte auf dem Wege nach Indien um neue wertvolle Glieder zu vermehren.

J. G. Kohl, Die geographische Lage der Hauptstädte Europas. Leipzig 1874, S. 1—38.

Th. Fischer, Südeuropa. In: *A. Kirchhoff*, Länderkunde von Europa II, 2 (Wien, Prag und Leipzig 1893), S. 75—79, 173—179.

Th. Fischer, Mittelmeerbilder. Bd. 1 (2. Auflage, Leipzig und Berlin 1913), S. 1—24.

F. W. P. Lehmann, Länder- und Völkerkunde Bd. 1. Europa. Neudamm 1898, S. 494—502.

A. Philippson, Bosporus und Hellespont. Geogr. Zeitschrift 4 (1898), S. 16—26.

A. Philippson, Das Mittelmeergebiet. 3. Auflage, Berlin und Leipzig 1914, S. 79—80, 234.

A. Philippson, Das Türkische Reich. Weimar 1915, S. 23—28, 77—78.

A. Philippson, Antike Stadtanlagen an der Westküste Kleinasiens. Bonner Jahrbücher des Vereins von Altertumsfreunden im Rheinlande Heft 123, 2 (Bonn 1916), S. 112—116.

J. Cvijić, Grundlinien der Geographie und Geologie von Macedonien und Altserbien. Nebst Beobachtungen über Thrazien, Thessalien, Epirus und Nordalbanien. Geogr. Mtlgn. Ergänzungsheft 162 (Gotha 1908), S. 30—34, 369—392.

R. Hoernes, Die Bildung des Bosporus und der Dardanellen. Sitzungsberichte Akad. Wissensch. Wien, math.-naturw. Klasse 118 (1909), Abtlg. 1, S. 693—758; 120 (1911), S. 1087—1115.

P. Rohrbach, Die strategischen Passagen und Engen des Mittelmeers. Geogr. Zeitschrift 18 (1912), S. 75—79.

A. Janke, Die Dardanellen. Geogr. Mtlgn. 58 I (1912), S. 179—181.

K. Baedeker. Konstantinopel und Kleinasien. 5. Auflage, Leipzig 1914.

Meyers Reisebücher: Balkanstaaten und Konstantinopel (Anatolische und Bagdadbahn), 8. Auflage, Leipzig 1914.

L. Trampe, Der Kampf um die Dardanellen. Der deutsche Krieg Heft 39 (1915).

J. Jmhoff-Pascha, Der Bosporus. Geogr. Mtlgn. 61 (1915), S. 224—227.

F. Frech, Die Dardanellen und ihre Nachbargebiete. Ztschr. Ges. f. Erdkunde Berlin 1915, S. 368—378.

J. Jastrow, Die Weltstellung Konstantinopels in ihrer historischen Entwicklung. Deutsche Orientbücherei Heft 4 (Weimar 1915).

A. Scheffler, Die Dardanellenfrage. Dissertation, Erlangen 1915. Auch enthalten in: Die Welt des Islam Bd. 2 (Berlin 1915), S. 101—179.

A. Hettner, Rußland und die Meerengen. Geogr. Zeitschrift 21 (1915), S. 148—153.

A. Hettner, Die Dardanellen und Rußlands Zukunft. Europäische Staats- und Wirtschaftszeitung 11. 5. 1916, S. 479—480.

H. Uebersberger, Rußlands Drang nach den Dardanellen. Oesterr. Monatsschrift f. d. Orient 41 (1915), S. 159—168.

C. Gurlitt, Konstantinopel. Die Kultur Bd. 31/32 (Leipzig o. J., 1915).

v. Diest, Die Dardanellen im Weltkriege. Zeitschr. Ges. f. Erdkunde Berlin 1916, S. 193—221.

C. H. Schäfer, Rußland, die Dardanellen und der Indische Ozean. Koloniale Rundschau 1916, S. 552—563.

F. C. Endres, Die Türkei. München 1916, S. 3—22.

E. Banse, Die Türkei. 2. Auflage, Braunschweig 1916, S. 72—75.

F. v. Kraelitz-Greifenhorst, Die Bedeutung Konstantinopels und der Meerengen. In: *L. Ćwikliński*, Balkan und naher Orient. Wien und Leipzig 1916, S. 198—216.

W. Penck, Bau und Oberflächenformen der Dardanellenlandschaft. Ztschr. Ges. f. Erdkunde Berlin 1917, S. 30—49.

F. Schrader, Konstantinopel. Wanderungen, Bilder und Gestalten. Tübingen 1917.

O. Maull, Die politischen Probleme des östlichen Mittelmeers. Geogr. Zeitschrift 23 (1917), S. 294—299, 302—304.

E. Moutier, La route des Dardanelles. Paris 1917.

5. Kleinasien und Armenien.

Kleinasien als Brücke zwischen Europa und Asien. Grundzüge der Oberflächengestaltung. Pontisches Randgebirge. Pontische Küste. Südküste. Taurus und Anti-Taurus. Die Cilicischen Pforten. Oberfläche, Klima und Verkehrswege Armeniens. Oberfläche, Klima und Bewässerung des Binnenhochlandes Kleinasiens. Das westliche Kleinasien und die Aegäis. Küste und Klima des westlichen Kleinasiens. Smyrna. Das Wirtschaftsleben Kleinasiens. Der Landbau und seine wichtigsten Erzeugnisse. Wald. Viehzucht. Der Bergbau und seine wichtigsten Erzeugnisse. Gewerbtätigkeit. Verkehrswege und Verkehrsmittel. Die anatolischen Eisenbahnen.

Die viereckige Halbinsel Kleinasien ist der westlichste Teil des Riesenerdteils Asien. Während sie aber nach Osten hin durch Hochgebirge und Wüsten von ihm abgesperrt wird, ist sie nach Westen hin breit zum Meere geöffnet und bildet dadurch, einer vorgestreckten Hand vergleichbar, die Brücke zwischen Asien und Europa. Ursprünglich war Kleinasien mit der Balkanhalbinsel eng verbunden. Erst in junger geologischer Vergangenheit wurden beide durch den Einbruch des Aegäischen Meeres voneinander geschieden, das jedoch mit seinen nahen Gegengestaden, seiner Inselfülle und den flußartigen Meerengen des Hellespont und Bosporus mehr verbindend als trennend wirkt. Daher war Kleinasien von jeher ein wichtiger Völker- und Kulturvermittler zwischen Abend- und Morgenland und in allen Beziehungen ein durch hohe geographische Eigenart ausgezeichnetes Uebergangs- und Verbindungsglied zwischen Europa, Asien und Afrika, dessen geschichtliche Schicksale mit denen der Nachbarerdteile eng verknüpft waren [1]). Als Anatolien, türkisch Anadoli, d. h. Osten, Sonnenaufgang oder Morgenland, ist es zugleich das Stammland des Osmanischen Reiches und das Hauptgebiet des Türkentums, das neben den an der Küste sitzenden Griechen und den im Osten heimischen Armeniern und Kurden noch gegenwärtig die große Masse der eigentlichen Türken oder Osmanen beherbergt.

Der Oberflächengestalt nach ist Kleinasien ein gewaltiges Hochland, das bloß längs des tiefer ausgefransten, buchtenreichen Westrandes einen breiteren Uebergangsgürtel zwischen sich und dem Meere frei läßt. Es wird zwar auf drei Seiten, im Norden, Süden und Westen, vom Meere umgeben, aber ebenso auch auf drei Seiten, im Norden, Süden und Osten, von hohen Gebirgen hufeisenförmig umwallt. Den Nord- und Südrand begleiten — sanfter nach innen abgedacht und steil nach außen zu wenig gegliederten, hafenarmen, verkehrsfeindlichen Längsküsten abfallend — der pontische und der taurische Gebirgsbogen. Ostwärts schließen sie sich zu den Hochgebirgszügen Armeniens zusammen, und im westlichen Kleinasien sind ihnen die meist in der Längsrichtung der Halbinsel verlaufenden Trümmer des aus Europa herübergreifenden ägäischen Bogens vorgelagert, die durch das archäische Gebiet der alten Lydisch-Karischen Masse zersplittert und abgelenkt wurden. Alle diese landschaftlich großartigen Gebirge sind infolge der starken, noch immer nicht zum Abschlusse gekommenen Störungen ihres tektonischen Gefüges die Sitze

häufiger und heftiger Erdbeben. Die Gebirgsumrandung bewirkt zugleich eine Reihe tiefgreifender Gegensätze zwischen den Randgebieten und den durch sie vom Meere abgetrennten Binnenlandschaften, die namentlich in Klima, Pflanzenwelt und Wirtschaft scharf zum Ausdruck kommen.

Längs des Nordrandes Kleinasiens verläuft das Pontische Faltengebirge. Im Westen gehört ihm der mächtige Granitstock des Mysischen Olymps oder Keschisch Dagh (2530 m) bei Brussa an, und ostwärts geht es, immer höher werdend (bis 3700 m), ins armenische Hochgebirgsland über. Unter dem Einflusse des Schwarzen Meeres und der nahen russischen Steppen und weil es die von den vorherrschenden Nordwinden mitgebrachte Feuchtigkeit auffängt, trägt das Pontische Gebirge im kalten Winter eine hohe Schneedecke, ist aber auch im feucht-schwülen Sommer sehr niederschlags- und wasserreich. Aus diesen Gründen stellt es eine prachtvolle Waldlandschaft und trotz aller Verwüstungen das waldreichste Gebiet der Türkei dar mit üppigen, an unsere mitteleuropäischen Wälder erinnernden Baumbeständen.

Die pontischen Randgebirge sind schwer überschreitbar und sperren wie eine Mauer das Hinterland vom Schwarzen Meer ab. Denn die Täler sind tief eingefurchte, verkehrsfeindliche Erosionsschluchten, und die hochgelegenen Pässe werden monatelang von mächtigen Schneeanhäufungen unbenutzbar gemacht. Dazu kommt, daß die schwach gegliederte felsige Abrasionsküste nur wenige kleine Schwemmlandsebenen als Ansatzpunkte für Siedlungen besitzt und daß sie, den stürmischen Nordwinden frei ausgesetzt, keinen einzigen geschützten Hafen aufweist. Zwar lagen hier im Altertum und Mittelalter blühende griechische Handelsplätze, die jedoch sämtlich mit Kunsthäfen versehen waren, während die meisten türkischen Küstenorte am Schwarzen Meer heute nur unbedeutende Städtchen ohne alle maritimen Schutzbauten sind. Selbst der am meisten besuchte Haupthafen Trapezunt, der wichtigste Handelsvermittler für Türkisch-Armenien und Persien, ist bloß eine offene, fieberreiche Reede, auf der die Schiffe ständig bereit sein müssen, bei drohendem Nordsturm sofort die hohe See zu gewinnen. Ueberdies ist die Handelsbedeutung Trapezunts und noch mehr diejenige von Sinope, der alten Königin des Schwarzen Meeres, durch den siegreichen Wettbewerb des gut ausgebauten russischen Hafens Batum und der russischen Eisenbahnen in Transkaukasien stark beeinträchtigt worden. Nicht minder störend als in der

Osthälfte macht sich die bis zu völliger Hafenlosigkeit gesteigerte Hafenarmut längs der Westhälfte der türkischen Pontusküste bemerkbar. Die Kohlenverschiffung aus den Gruben von Eregli und Songuldak (vgl. S. 64) wird dadurch sehr behindert.

Das reicher gegliederte Südgestade Kleinasiens hat wegen der schlechten Hinterlandsverbindungen ebenfalls nur geringen Verkehrswert. Wegen seiner vielen Schlupfhäfen war es im Altertum als Seeräuberküste berüchtigt, an der besonders die cilicischen Piraten ihre Stützpunkte und Zufluchtsstätten hatten. Die Südküste schließt zwischen zwei breiteren Landvorsprüngen die Golfe von Adalia und Iskenderun (Alexandrette) ein, an denen sich zwei durch Flußanschwemmungen aufgeschüttete, von Lagunen und sandigen Nehrungen umsäumte Ebenen vor das Gebirge legen. Obwohl teilweise versumpft und als bösartige Malariaherde verrufen [2]), sind sie von außerordentlicher Fruchtbarkeit und bergen daher auch die bedeutendsten Ortschaften. Die kleinere dieser Niederungen, deren Mittelpunkt die Küstenstadt Adalia ist, heißt die pamphylische Küstenebene. Die größere, die schon im Altertum durch ihre unerschöpflichen landwirtschaftlichen Schätze berühmt war, ist die reich bewässerte Ebene von Adana [3]), die von der nahen Gebirgsumrandung gegen die rauhen Nord- und Ostwinde geschützt wird, so daß ihr fast tropisch-warmes Klima für den Baumwollbau die besten Bedingungen darbietet. Auch Reis und Zuckerrohr finden günstige Voraussetzungen für den Anbau, und der trocken-heiße Sommer läßt die Früchte der Dattelpalme reifen. Trotzdem dient die Ebene heute vielfach bloß als Weideland. Ihre wichtigsten Häfen sind Mersina und — schon zum nördlichen Syrien gehörig — Iskenderun (Alexandrette). Die völlig versandete und bisher kaum verbesserte Reede von Mersina ist der lebhafte Ein- und Ausfuhrplatz für Adana, den Mittelpunkt des cilicischen Baumwollbaues und die Kreuzungsstelle zahlreicher Verkehrslinien. Als Beherrscherin der gleich zu erwähnenden Cilicischen Pforten ist Adana zugleich der Schlüssel von Kleinasien nach Syrien und ins Euphratgebiet, weshalb hier die Bagdadbahn vorüberführt und eine Zweiglinie nach Mersina entsendet. Die in raschem Aufschwunge begriffene Stadt hat auch die einst blühende Nachbarstadt Tarsus, den Geburtsort des Apostels Paulus und einen Hauptsitz antiker Gelehrsamkeit, überflügelt. Iskenderun ist der tiefe, geschützte Vorhafen für den großen Binnenhandelsort Aleppo und der weitaus beste Naturhafen im ganzen Bereiche

der Südküste Kleinasiens und des syrischen Gestades, der darum ebenfalls Anschluß an die Bagdadbahn erhalten hat und als wichtiges Handelstor zu einem neuzeitlichen Umschlageplatz ausgebaut werden soll (vgl. S. 84, 92).

Die Südküste Kleinasiens wird vom Hinterlande durch das mächtige Taurussystem abgesperrt, ein wild zerklüftetes, tief durchschluchtetes, höhlen- und zum Teil noch waldreiches Karstgebirge [4]). Seine Faltenzüge bilden einen nach Süden ausgreifenden Außenbogen, dem landeinwärts die nicht minder unwegsamen Hochketten des Anti-Taurus parallel laufen. Sie erreichen im Bulghar Dagh 3600 m Meereshöhe. Dort, wo die südost-anatolischen Grenzgebirge gegen den armenischen Taurus absetzen und eine tiefe Lücke im Gebirgswall hervorrufen, liegt die ebenfalls durch eine Zweiglinie der Bagdadbahn angegliederte Binnenstadt Marasch.

Im übrigen weist das Taurussystem ähnlich ungünstige Zugangsverhältnisse wie das Pontische Randgebirge auf. Daher sind diejenigen Stellen ganz besonders bedeutsam, wo nicht allzuschwierige Pässe oder breite Hochtäler die Verkehrsfeindlichkeit mildern und leidlich bequeme Verbindungen zwischen Binnen- und Randgebiet herstellen. Das ist vor allem der Fall bei den tiefen Einschnitten der leicht überschreitbaren Cilicischen Pforten (Gülek Boghas) des Taurus und der Syrischen Tore des — in der nordöstlichen Verlängerung des Golfes von Iskenderun verlaufenden — Amanusgebirges, die daher zu allen Zeiten das heiß umstrittene Ziel kriegerischer Unternehmungen und der Schauplätz entscheidender Schlachten der Weltgeschichte waren. Ueber sie führt die uralte, jetzt durch die Bagdadbahn ersetzte Heer- und Handelsstraße, die sich aus dem Innern Kleinasiens in die fruchtbare Küstenebene von Adana und weiter nach Syrien und Mesopotamien fortsetzt.

Nach Osten hin scharen sich die aus verschiedenen Richtungen zusammentreffenden Faltenzüge des Pontischen und Taurischen Gebirgsbogens und wachsen mit den iranischen Faltengebirgen zu einem mächtigen Hochgebirgslande, Armenien und Kurdistan, zusammen. Ohne scharfe West- und Ostgrenze schiebt es sich zwischen Kleinasien und Persien ein. Dagegen stürzt es steil und unvermittelt nordwärts zum Schwarzen Meer und zur transkaukasischen Senke und südwärts zum mesopotamischen Tieflande ab. Mächtige, West-Ost streichende Gebirgszüge schließen

tief eingefurchte, langgestreckte Täler und breite Hochmulden ein. Die Flüsse, die diese Hauptanziehungsgebiete des Verkehrs, des Ackerbaues und der Besiedlung ruhigen Laufes durchströmen, müssen in wilden, oft ungangbaren Engschluchten die Gebirge und Hochebenen durchbrechen, z. B. Euphrat und Tigris, die Lebensspender Mesopotamiens, die ihre Quellen in Armenien haben und die meisten Abflüsse des Hochlandes sammeln. Der bei Batum ins Schwarze Meer mündende Tschoroch entwässert den Nordwesten, und der Nordosten wird durch den Arasstrom hydrographisch dem Kaspischen Meer angegliedert.

Weithin wird der Faltengebirgsbau Armeniens verwischt durch tektonische Gräben und Kessel und see-erfüllte Einbruchsbecken oder durch umfangreiche Lavafelder mit einer Vielzahl mächtiger Vulkankegel. Während nämlich sonst in Kleinasien die vulkanischen Bildungen zwar bedeutsame, aber immerhin vereinzelte Erscheinungen darstellen, gewinnen sie in Armenien eine solche Ausdehnung, daß diese Landschaft geradezu mit der riesigen Decke jungeruptiver Gesteine zusammenfällt, die sich über jenen Winkel Vorderasiens ergossen haben. Unter den sämtlich über 3000 m hohen Vulkanriesen ragt am höchsten empor der doppelgipfelige, mit ewigem Schnee bedeckte Ararat (5200 m), der Träger eines ausgedehnten Sagenkreises. Auf ihm soll bekanntlich nach biblischer Ueberlieferung die Arche Noahs stehen geblieben sein. Am Ararat stoßen auch die Grenzen Rußlands, Persiens und der Türkei zusammen, jener drei Länder, die sich heute politisch in das seiner staatlichen Selbständigkeit längst verlustig gegangene Armenien teilen. Die rotbraunen, einen großen Teil des Jahres hindurch von einer weißen Schneekappe gezierten Vulkane [5]) und die blaugrünen Binnenseen, deren größte die abflußlosen Salzseen von Wan und Urmia und der zum Aras entwässerte Süßwassersee Goktscha sind (vgl. Kap. 2, Anm. 5) [6]), geben der armenischen Landschaft das Gepräge. Sie bringen einen belebenden Zug in die öden, baumlosen Hochsteppen und Steinfelder, die im Gegensatze zur feuchten, waldigen Pontusküste das ganze Innere beherrschen und die Viehzucht zum wichtigsten Wirtschaftszweige Armeniens machen.

Da Kleinasien nach Osten hin in den ungefügen Festlandsrumpf Asiens übergeht, so wird auch das Klima nach dieser Richtung hin immer kontinentaler. Demgemäß steht Armenien wegen seiner beträchtlichen Meereshöhe und wegen des Ab-

schlusses vom Meere durch hohe Randgebirge unter dem Einflusse eines rauhen, gegensatzreichen Kontinentalklimas mit langen, strengen, schneereichen Wintern bei vorwaltenden Nordwinden und trockenen, warmen Sommern bei vorherrschenden Ost- und Südwinden, die noch in beträchtlichen Höhen Obst und Feldfrüchte reifen lassen. Gegen Winterkälte und Sommerwärme schützen am besten die halb in die Erde gegrabenen Häuser mit flachen, terrassenartig an den Berghang gelehnten Dächern. Trotz dieser ungünstigen klimatischen Verhältnisse, die — zusammen mit häufigen Strafversetzungen mißliebiger Beamter — Armenien in den Ruf eines türkischen Sibiriens gebracht haben, und trotz der vielen Schwierigkeiten, welche die Oberflächengestaltung darbietet, ist Armenien dank seinen West-Ost verlaufenden, in dieser Richtung gut durchgängigen Tälern und Hochmulden stets ein wichtiges Durchzugsland zwischen Kleinasien und Persien gewesen. Dagegen sind die meridionalen Verbindungen quer über die hemmenden Gebirgsketten hinweg um so beschwerlicher. Obendrein wußte Rußland den Bahnbau im türkischen Anteil Armeniens wie überhaupt im ganzen nördlichen Kleinasien zu hintertreiben und auch die östliche Verlängerung der Anatolischen Bahn über Angora hinaus erfolgreich zu verhindern, während in Russisch-Armenien mehrere strategische Schienenwege bis zur türkisch-persischen Grenze vorgeschoben wurden. Aus diesen Gründen ist Türkisch-Armenien ein dem großen Verkehr entrücktes, wirtschaftlich unentwickeltes Land geblieben, wenngleich die fahrbare Straße von Trapezunt über den wichtigen Straßenknoten Erserum noch immer hohen Wert als Hauptverkehrsader jenes Gebietes besitzt und ständig von Wagenzügen und Kamelkarawanen belebt wird. Militärisch haben sich die mangelhaften Verkehrsverhältnisse im Weltkriege durch die Verzögerung des Truppenaufmarsches und die Erschwerung der Nachschübe für die Türkei empfindlich fühlbar gemacht und zur Besetzung des größeren Teiles Armeniens durch die Russen geführt. Die Landeshauptstadt Erserum ist bei diesen Ereignissen zum dritten Male (1828, 1878, 1916) in russische Hand gefallen. Auch der Verlust von Trapezunt kann als eine Folge der russischen Eisenbahnpolitik angesehen werden.

Die nach außen steil abstürzenden Randgebirge dachen sich landeinwärts zu einer ausgedehnten, leicht welligen Hochfläche von 1000—1300 m Meereserhebung ab, die das gesamte Innere

Kleinasiens erfüllt. Im Tertiär flutete hier ein riesiger Binnensee. Seine Ablagerungen, Staub, Sand, Geröll, Ton, Mergel und namentlich feste, wohlgeschichtete Kalke, setzten sich horizontal über dem gefalteten Untergrunde ab und hüllten die aus ihm aufragenden Gebirge so hoch ein, daß die niedrigeren Erhebungen vollkommen von der flach lagernden Tertiärtafel und dem aus der Verwitterung des Gesteins hervorgehenden Trümmerschutt begraben wurden. Die höheren Erhebungen teilen das Plateau in zahlreiche Kammern. Da aber die Gebirgszüge nicht miteinander zusammenhängen, so kann nach allen Richtungen hin ein leichter und ungehinderter Verkehr stattfinden. Diese Gebirgsinseln sind teils Bruchstücke von Faltenzügen, teils langgestreckte vulkanische Höhenrücken, zwischen denen sich weite Lavafelder mit gut erhaltenen Kraterkegeln ausbreiten. Zu letzteren gehört als höchste Zinne Kleinasiens und gleichsam als Vorposten der Vulkanwelt Armeniens und Nord-Mesopotamiens das Doppelhorn des fast 4000 m hohen Erdschias Dagh (Argäus) = Weißer Berg, der unweit der alten Stadt Kaisarije (Caesarea) aufragt. Mit seiner ausgedehnten Firnhaube beherrscht er das Hochland und entsendet aus einem seiner Kare einen kleinen, etwa 700 m langen Gletscher. Auch Spuren alter Vergletscherung sind festgestellt[7]). Der Argäus ist längst erloschen, wie überhaupt tätige Vulkane im Gesamtbereiche der Türkei trotz ausgedehnter Verbreitung jungvulkanischer Bildungen nicht mehr zu finden sind. Dafür sind als letzte Zeugen der allmählich erlöschenden jungvulkanischen Kräfte zahlreiche heiße Quellen vorhanden, die Wassertemperaturen bis zu 97° C aufweisen und durch ihre Heilwirkung, z. B. die Thermen von Brussa, oder durch ihre erstaunliche Inkrustationskraft bekannt sind, z. B. die Sinterquellen von Pambuk Kalessi.

Die küstennahen Randgebirge halten den ausgleichenden Einfluß des nahen Meeres vom Binnenlande fern und zwingen zugleich die feuchten Seewinde zum Abregnen. Selbst die Westwinde, die freieren Eintritt finden, gelangen meist schon trocken ins Innere, so daß sie ihm nur noch wenige Niederschläge bringen. Diese ungünstigen klimatischen und orographischen Verhältnisse stellen das Binnenhochland, abweichend vom gleichmäßigen Klima der Küstenlandschaften, unter die Herrschaft eines ausgeprägten Kontinentalklimas mit heißen Sommern und strengen Wintern, warmen Sommertagen und kühlen Sommernächten. Im Sommer fällt alle Vegetation in Schlaf oder stirbt in ihren oberirdischen

Teilen ab. Im Winter muß oft der Schneepflug die Bahngeleise frei machen, und das Thermometer sinkt bis auf — 20° C. Darum ist die Hochfläche und mit ihr ein großer Teil Kleinasiens eine dürre Gras- und Strauchsteppe, die zu allen Monaten niederschlagsarm und demgemäß auffallend waldarm ist. Bloß die höheren Erhebungen bilden natürliche Regeninseln mit üppigerem Pflanzenwuchs. Sonst beschränkt sich der Bodenbau auf diejenigen Stellen, die künstlich bewässert werden können — wie das neuerdings mit der Ebene von Konia in großem Umfange geschehen ist (vgl. Kap. 5, Anm. 23) — oder wo, wie in den Grenzstrichen gegen das westliche Kleinasien, die Luftströmungen noch so viel Feuchtigkeit bringen, daß Getreide und andere anspruchslose Nutzgewächse auch ohne künstliche Berieselung gedeihen [8]). Die hauptsächlichste Wirtschaftsform des Hochlandes ist aber die nomadisch und extensiv betriebene Viehzucht, während die mittleren Gebiete ganz unfruchtbar sind.

Hier senkt sich nämlich die kahle, reizlose Hochfläche zu einem flachmuldenförmigen, abflußlosen Becken ab, das über 15 % der Landfläche Kleinasiens einnimmt. Sein salzdurchtränkter Boden ist geradezu wüstenhaft und wird von den ödesten und kulturfeindlichsten Formen der Trockengebiete, den Salzwüsten und Salzsteppen, nebst zahlreichen seichten Salzseen erfüllt. Denn in diesen trockensten Strichen, deren jährliche Niederschlagsmenge unter 200 mm bleibt, ist die Verdunstung viel stärker als die Wasserzufuhr, so daß die Flüsse die ihnen entgegenstehenden orographischen Hindernisse nicht mehr zu überwinden vermögen. Sie versickern im Sande oder sammeln sich zu Endseen an, die durch den beim Verdunsten des Wassers zurückbleibenden und sich immer mehr anreichernden Salzgehalt in eine Salzlake verwandelt werden. Der größte von ihnen, der abflußlose Tuz Tschöllü (Tuz Göl) = Salzsee, nimmt mit 940 m Meereshöhe die tiefste Stelle des Binnenhochlandes ein und verändert je nach der Jahreszeit sein Aussehen und seine Gestalt. Im heißen Sommer ist er wie alle flachen Steppenseen ganz oder größtenteils ausgetrocknet, so daß eine dicke, weiß leuchtende Salzkruste den Boden überzieht.

Nur wenige Hochlandsflüsse sind so wasserreich, daß sie aus ihrem hydrographischen Gefängnis entweichen können. Als brausende Wildströme, die völlig unschiffbar sind und deren enge Felsschluchten nur schwierige Verbindungen mit dem Hinterlande

herstellen, durchsägen sie die Randgebirge, vor allem der Jeschil Irmak (Grüner Fluß, der alte Iris), der Kisil Irmak (Halys) [9]) und der Sakaria (Sangarius), die als größte und bestentwickelte Wasseradern der Halbinsel dem Schwarzen Meere zueilen. Ihr weit ausholender Bogenlauf weist in häufiger Wiederkehr rechtwinklige oder spitzwinklige, durch die Bodenplastik bedingte Knicke und Umbiegungen auf. Das westliche Kleinasien hat aus orographischen und klimatischen Gründen ebenfalls noch ansehnlichere Wasseradern, deren bekannteste Gedis Tschai (Hermos) und Menderes (Mäander) sind. Die kürzesten Flüsse hat das südliche Anatolien, weil sich hier der Taurus der Küste oft bis auf kurze Entfernungen nähert. Nur Seihun (Sarus) und Dschihan (Pyramus), die Hauptentwässerer und zugleich die Hauptschöpfer der Ebene von Adana, sind länger, weil sie eine Längsfurche zwischen dem Anti-Taurus und dem Amanusgebirge durchziehen [10]).

Den denkbar schärfsten Gegensatz zum inneren Hochlande bildet in allen geographischen Beziehungen das westliche Kleinasien. Geologisch und tektonisch, klimatisch und pflanzengeographisch, ethnisch und geschichtlich, kulturlich und wirtschaftlich steht es im engsten Zusammenhange mit dem gegenüberliegenden Griechenland und dem Aegäischen Inselmeer, weshalb man dieses geographisch einheitliche Gebiet zu einer besonderen Landschaft, der Aegäis, zusammenfaßt. Die im Innern der Halbinsel horizontal gelagerten Tertiärschichten sind hier mehr oder minder steil aufgerichtet, und wo die flache Lagerung in die gestörte Lagerung übergeht, tritt das Gebirge an die Stelle des Tafellandes. Den starken tektonischen Störungen entspricht wiederum das Auftreten jungvulkanischer Bildungen, die namentlich in der Katakekaumene oder dem verbrannten Lande zwischen Alaschehir und Afiun Karahissar größere Verbreitung erlangen [11]).

Die Faltenzüge, die ganz Kleinasien in Westostrichtung durchsetzen, sind im Westen durch tektonische Vorgänge quer gegen die Küste abgeschnitten und in das bunte Durcheinander der Gebirge und Hügelländer des Aegäischen Gebirgsbogens aufgelöst. Zwischen die Bergketten, die im südwestlichen Kleinasien 3200 m Meereshöhe erreichen, sind beckenförmige Faltenmulden eingesenkt oder langgestreckte, grabenartige Täler und Ebenen eingebrochen, deren träge dahinziehende, wasser- und windungsreiche Flüsse mit ihren fruchtbaren Sinkstoffen die Talgründe hoch aufgefüllt haben. Landeinwärts verschwinden die Täler allmählich unter

den Schuttanhäufungen des Binnenhochlandes, um sich westwärts in tief eingreifenden Buchten zum Aegäischen Meere zu öffnen. Hier aber verläuft eine durch zahllose Halbinseln, Inseln und Golfe überaus reich gestaltete Riasküste, die eine Fülle natürlicher Häfen darbietet und stets die Trägerin eines regen Seeverkehrs war. Den wenig gegliederten, verkehrsfeindlichen Längsküsten des Nord- und Südrandes steht sie als eine trefflich aufgeschlossene, verkehrsfreundliche Querküste gegenüber, deren zahlreiche Täler nicht durch hindernde Gebirgsriegel vom Binnenlande abgeschlossen werden, sondern langsam zur Hochebene ansteigen und dadurch ebensoviele, von der Natur vorgezeichnete Verkehrswege darbieten. Aus allen diesen Gründen lag im westlichen Kleinasien während des Altertums eine blühende griechische Kolonie neben der andern. Dieselben Flüsse freilich, welche die ergiebigen Schwemmländer in den Talauen aufschütteten und damit die Grundlage für ihre wirtschaftliche Entwicklung schufen, tragen auch die Schuld an dem Verfall der alten Siedlungen, die infolge der fortschreitenden Verlandung immer weiter landeinwärts rückten und von ihrem Lebenselement, dem Meere, abgedrängt wurden. Die Mündungsbucht des Mäander, in der im Altertum Seeschlachten stattfanden, ist bis auf einen vom Meere abgeschnürten Strandsee verschwunden, und von der einst hier gelegenen Seestadt Milet sind bloß noch Trümmer vorhanden. In derselben Weise ist Ephesus der Verlandung zum Opfer gefallen, vor der Smyrna nur dadurch geschützt werden konnte, daß man den senkrecht in die Bucht einmündenden Unterlauf des Hermos, dessen Schlammassen den Golf von der Nordseite her zuzuschütten drohten, durch Schaffung eines neuen Durchstiches unmittelbar ins Meer ablenkte.

Zum Unterschiede von dem ausgeprägten Steppenklima des Binnenlandes gehört das westliche Kleinasien dem Bereiche des Mittelmeerklimas an, das zwar auch den tieferen Lagen des Nord- und Südrandes der Halbinsel eignet, das aber — und mit ihm die immergrüne Mittelmeervegetation — in den Talebenen des Westens weit landeinwärts vordringt. Im Winter bringen die feuchten Süd- und Südwestwinde milde Temperaturen [12]) und reichlichen Niederschlag, der im trocken-warmen Sommer dort, wohin die Seeluft nicht mehr gelangen kann, für gewisse Kulturen durch künstliche Bewässerung ergänzt werden muß. Wo der Boden das erforderliche Naß besitzt, dort erzeugt er eine Fülle

der verschiedensten pflanzlichen Rohstoffe. Das westliche Kleinasien ist daher das wichtigste Ackerbaugebiet des Osmanischen Reiches und wirtschaftlich überhaupt das gesegnetste und zukunftsvollste Land der Türkei, das nach *A. Philippson* in deutschen Interessentenkreisen viel mehr Aufmerksamkeit verdiente, als es bisher gefunden hat. Da die Täler auch eine günstige Verkehrslage haben, so werden sie von einem für türkische Verhältnisse wohl ausgebauten Schienennetz durchzogen, das viele anbaufähige Strecken überhaupt erst der Ausnutzung und Weltwirtschaft erschlossen hat.

Hauptausgangspunkt der Bahnen und Karawanenstraßen ist Smyrna, das daher als Sammler und Verteiler der meisten ein- und ausgehenden Handelsgüter obenan steht und den gesamten Außenhandel des westlichen Kleinasiens zentralisiert. Unter allen Städten der Halbinsel beherrscht es das ausgedehnteste Hinterland [13]), und die günstigen Tiefen- und Zufahrtsverhältnisse ziehen auch einen so lebhaften Seeverkehr an, daß die Landungsanlagen mit ihren technisch allerdings noch unvollkommenen Lösch- und Ladeeinrichtungen schon lange nicht mehr ausreichen. Um Raum zu sparen, müssen die Schiffe mit dem Heck statt mit der Langseite am Kai festmachen. In der Mitte der kleinasiatischen Westküste gelegen ist Smyrna im Wettstreit mit Konstantinopel der wichtigste Handels- und Reedereiplatz, der erste Ausfuhrhafen und dank seiner rührigen griechischen Bewohnerschaft die bedeutendste Industriestadt der Türkei. In der näheren und ferneren Umgebung werden u. a. die in Europa hoch geschätzten und teuer bezahlten Smyrnateppiche hergestellt, die neben Getreide, Knoppern, Baumwolle, Opium, Tabak, Rosinen, Feigen und Badeschwämmen die hauptsächlichsten Ausfuhrgegenstände der Stadt sind. Mit 200—400000 Seelen, von denen 45 % Griechen sind, ist Smyrna auch die größte Stadt Kleinasiens und die zweite Stadt des Osmanischen Staates. Im Hintergrunde eines tief eingreifenden Golfes ist sie in ausgeprägter Meerbusenspitzenlage amphitheatralisch um den 150 m hohen Festungsberg geschmiegt und gehört zu den malerischsten Städtebildern des östlichen Mittelmeers [14]).

Schon im grauen Altertum war Kleinasien ein geistig und wirtschaftlich hoch entwickeltes Kulturland mit einer dichten Bevölkerung und großen Städten, ausgedehntem Ackerbau und einem vielverzweigten Wegenetz [15]). Heute ist es bloß noch ein Schatten

seines einstigen Glanzes, weil die Türken die reichen Fluren nicht in Blüte zu erhalten vermochten. Produktion und Handel stehen in keinem Verhältnis zu den vorhandenen Naturschätzen, und wenn auch der dritte Teil der Halbinsel aus klimatischen Gründen unfruchtbar ist, so bleiben doch noch weite Räume übrig, die bei sachgemäßer Ausnutzung wesentlich höhere Erträge abwerfen würden und viel dichter besiedelt sein könnten als jetzt. Weist doch Kleinasien auf einer Fläche fast so groß wie diejenige des Deutschen Reiches mit 10—11 Millionen Menschen bloß den siebenten Teil von dessen Bevölkerung auf!

Das Wirtschaftsleben der Halbinsel beruhte von jeher und beruht noch heute weitaus überwiegend auf dem Landbau, der ihm im Altertum den Ruf einer Kornkammer einbrachte und auch jetzt wieder reiche Erträge abwerfen könnte. Warten doch in den Randlandschaften ausgedehnte Fluren fruchtbaren Bodens nur auf die helfende Hand des Menschen, um ihm eine Fülle pflanzlicher Rohstoffe, Nahrungs- und Genußmittel — Weizen, Gerste, Mais, Baumwolle, Tabak, Südfrüchte und anderes Obst, Wein, Oliven usw. — zu liefern. Hierbei entspricht es den Verschiedenheiten des Klimas, daß im westlichen und südlichen Kleinasien vor allem die Nutzpflanzen des Mittelmeergürtels gedeihen, im Norden und auf dem Binnenhochlande aber vorzugsweise mitteleuropäische Feldfrüchte und Obstarten gewonnen werden.

Die Schwemmländer des westlichen und südlichen Kleinasiens sind dank den trocken-heißen Sommern und den milden, regenreichen Wintern für den Baumwollbau hervorragend geeignet. Die Talauen in der Nachbarschaft von Smyrna und die Cilicische Ebene sind seine Hauptstätten, in denen er unter Zuhilfenahme ausgedehnter Bewässerungs- und Entwässerungsanlagen in großem Umfange wieder aufgenommen werden soll. Die Deutsch-Levantinische Baumwollbaugesellschaft in Dresden hat zu diesem Zwecke besonders die Umgebung von Adana ins Auge gefaßt, wo bereits eine feine, langstapelige Baumwolle geerntet wird, die der besten ägyptischen gleichkommt. In den feuchtheißen Küstenniederungen des Südens findet auch der sumpfliebende Reis ein gutes Fortkommen. Doch sucht man den Anbau wegen der damit verbundenen Fiebergefahr einzuschränken.

Seit die Türkei ihre wichtigste Tabaksbauprovinz Mazedonien verloren hat, sind die kleinasiatischen Küstenlandschaften die Hauptlieferanten des türkischen Tabaks. Sie und die Aegäischen

Inseln sind auch die Hauptsitze des Weinbaues, der seit der Einführung der Rosinenbereitung einen erheblichen Umfang angenommen hat. Durch Wein, Tafeltrauben und Sultaninen oder Sultanrosinen ist namentlich Smyrna berühmt[16]), das zugleich der wichtigste Ausfuhrplatz für die auf den vorgelagerten Inseln und in den Tälern des Hinterlandes gewonnenen Feigen ist[17]). Wie die meilenweit sich ausbreitenden Feigengärten trotz geringer Mühe und bescheidener Aufwendungskosten reichen Nutzen abwerfen, so liefert auch der Oelbaum bei einiger Pflege hohe Erträge. Er ist vornehmlich in den warmen Strichen des West- und Südrandes, stellenweise auch des Nordrandes zu Hause, wo er in großen Kulturwäldern die Küstengegenden und Inseln bedeckt. Vielfach angebaut wird ferner der Johannisbrotbaum oder die Karube, weil die wohlschmeckenden, nahrhaften Schoten geradezu als Volksnahrung gelten können. Da die Orientalen große Liebhaber von Pflanzenkost sind, so hat auch der Gemüsebau eine bedeutende Ausdehnung angenommen, und Zafaranboli verkörpert in seinem Namen die Safranstadt, weil hier das in der orientalischen Küche viel verwendete Gewürz in großem Umfange angepflanzt wird. Afiun Karahissar (Opium-Schwarzburg) ist neben einer Reihe anderer Binnenorte ein Hauptsitz des im Hochlande und im Westen heimischen Mohnbaues, der für die Gewinnung von Opium und ölhaltiger Mohnsaat eine Rolle spielt. Die Jahreserzeugung wird auf 600—900000 kg geschätzt und macht Kleinasien zum Hauptversorger des Weltmarktes mit dem in der Heilkunde so stark begehrten Opium. Brussa endlich ist durch seine ausgedehnten Maulbeerbaumhaine ein wichtiger Platz für Seidenweberei geworden, neben dem bloß noch am Westabhange des Libanon die Seidenzucht im Großen betrieben wird.

Die W a l d bestände Kleinasiens beschränken sich im Wesentlichen auf die dem Meere zugekehrten Außenseiten der Randgebirge. Dagegen wird auf den landeinwärts gerichteten Abdachungen der Baumwuchs immer seltener, um in den Steppen des Binnenhochlandes ganz zu verschwinden. Trotzdem schon im Altertum in dem damals noch reich bewaldeten Lande die Waldverwüstung begann, weisen die südlichen und nördlichen Randgebirge in den vom Verkehr abgelegenen Gebieten noch stattliche Forsten auf. Raubbaumäßig werden die wertvollen Bestände niedergeschlagen, um Bauholz für die Ausfuhr, sowie Schiffsbauholz und Holzkohle zu gewinnen. Einer gewissen

Schonung und Neuanpflanzung erfreut sich nur die Eichenart Quercus aegilops, deren gerbstoffhaltige Fruchtbecher, die Valoneen oder Knoppern, einen wichtigen, hauptsächlich aus dem westlichen Kleinasien stammenden und über Smyrna in den Handel gelangenden Ausfuhrgegenstand darstellen [18]).

Die Viehzucht ist ebenfalls sehr beträchtlich. Sie hat ihre Hauptsitze auf dem steppenhaften Binnenhochlande und in den Gebirgsweiden von Armenien und Kurdistan. Hier stehen ihr noch weite Flächen zur Verfügung, die in den meeresnäheren Randgebieten bereits durch den Ackerbau in Anspruch genommen sind. Auch die Viehwirtschaft wird sehr urwüchsig in nomadischer oder halbnomadischer Weise betrieben und ist in erster Linie Schaf- und Ziegenhaltung, der gegenüber die Rinder-, Pferde- und Kamelzucht zurücktritt. Im trockenen Steppenklima finden namentlich Schafe und Ziegen mit langem, feinem Wollhaar gute Daseinsbedingungen. Darum hat auf den Hochländern Kleinasiens eine durch ihre seidenweiche, glänzende, gewöhnlich weiße Wolle rühmlichst bekannte Edelrasse, die Angoraziege, ihre Urheimat. Die Stadt Angora, nach der sie benannt ist, kann als Mittelpunkt des kleinasiatischen Wollhandels gelten, der so beträchtlich ist, daß trotz des starken Eigenverbrauches noch große Mengen von Rohwolle ins Ausland gehen. Aus den kleinasiatischen Küstengewässern stammen endlich die Badeschwämme, deren Gewinnung, wie auch die Seefischerei, fast ausschließlich in griechischen Händen liegt.

Seit alters schreibt die übertreibende Sage Kleinasien ungeheure Mineralschätze zu, von denen auch die jetzigen Geschlechter phantastische Vorstellungen hegen. Die bunte geologische Zusammensetzung und die starken tektonischen Störungen der Halbinsel lassen allerdings vermuten, daß Nutzmineralien und Erze reichlich vorhanden sind und daß planmäßige geologische Untersuchungen noch viel mehr von ihnen feststellen dürften als heute, wo sie im einzelnen noch sehr wenig bekannt sind. Dennoch behauptet ein guter Landeskenner, *P. R. Krause*, auf Grund langjähriger Erfahrungen das Gegenteil, indem nach ihm besonders größere Erzanhäufungen selten sein sollen. Andrerseits spricht aber die Vielzahl und zum Teil auch die Ergiebigkeit der heute bereits — freilich meist in urwüchsigster Art — in Abbau genommenen Lagerstätten für eine große Fülle des kleinasiatischen Bergsegens [19]). Ausgebeutet werden vor allem Smirgel, Meer-

schaum, Steinkohlen, Pandermit, Salz, Chromeisen, silberhaltige Bleierze, Kupfererze, Mangan- und Antimonerze.

Die hauptsächlichste Lieferantin des als Schleifmittel geschätzten Smirgels, welche die einst wichtigere griechische Insel Naxos völlig in den Hintergrund gedrängt hat, ist der Küstenstrich von Scalanova südlich von Smyrna. Hier wird der Smirgel, dessen Ausbeute bis zum Kriegsausbruche fast ganz in englischen Händen lag, auf primitivste Weise in zahllosen kleinen Tagebauen gewonnen. Die Jahresmenge ist auf mehr als 66000 t gestiegen.

Die weitere Umgebung der Stadt Eskischehir ist die einzige Fundstätte des ausgezeichnetsten Meerschaums auf Erden. Er kommt hier nesterartig in ei- bis kürbisgroßen Knollen vor und wird bereits seit dem Altertum mittels rohesten Handbetriebes aus etwa 4000 5—70 m tiefen Löchern und Gruben herausgeholt. Sie liegen so nahe beieinander und sind so wenig gestützt, daß jedes Einsteigen und Hinaufklettern mit Lebensgefahr verbunden ist und daß auch die Arbeit in den Schächten selbst durch Einstürzen der brüchigen, in keiner Weise gesicherten Wände häufige Unglücksfälle im Gefolge hat. Mit aus diesem Grunde arbeitet in den Gruben eine Belegschaft, die den Auswurf der Menschheit ganz Europas in sich birgt und vor der selbst die sonst so strengen türkischen Paßvorschriften haltmachen. Der einst sehr gewinnbringende Abbau ist aber zurückgegangen, seit der Gebrauch von Pfeifen und Zigarrenspitzen aus Meerschaum in Europa stark außer Mode gekommen ist und Nordamerika, das früher ein wichtiger Abnehmer war, die Einfuhr durch hohe Zölle erschwert hat. Fast die ganze Menge des gewonnenen Meerschaums gelangt jetzt nach Wien und von hier aus zum Teil weiter ins Deutsche Reich, wo das Städtchen Ruhla im Thüringer Walde eine lebhafte Meerschaumindustrie als Sondergewerbe betreibt[20]).

Das einzige größere Steinkohlenrevier, das zurzeit in der Türkei ausgenutzt wird, sind die Steinkohlengruben von Eregli (Heraclea) und Songuldak am Schwarzen Meere im nordwestlichen Kleinasien. Sie versorgen namentlich die türkische Kriegsflotte mit Heizstoff und müssen auch beim Hausbrandbedarf der nahen Landeshauptstadt Konstantinopel das immer seltener werdende Holz ersetzen. Von den zahlreichen Flözen erlangen viele eine nicht unbeträchtliche Mächtigkeit und streichen in un-

mittelbarer Nähe des Meeres aus, so daß sie für den Versand über See wegen der billigen Verfrachtung leicht nutzbar gemacht werden können. Das 150 km lange und bis 10 km breite Fundgebiet ist anscheinend sehr ausgedehnt. Für die kohlenarme Türkei bedeutet es geradezu einen Segen und hat eine große Zukunft, weil es bei geordneter Ausbeute das Land wenigstens teilweise von fremder Zufuhr unabhängig macht. Die Gruben werden daher jetzt schon mit europäischen Bergbaumethoden betrieben und ergaben in den letzten Jahren durchschnittlich mehrere Hunderttausend Tonnen Kohle, die an Güte mit der Newcastle- und Cardiffkohle verglichen wird. Leicht begreiflicher Weise waren die küstennahen Gruben und ihre Verschiffungsplätze im Weltkriege wiederholt das Ziel russischer Seeangriffe, die jedoch nennenswerten Schaden nicht anrichteten und den Abbau auch nicht dauernd störten[21]).

Zur Steinkohle kommen an verschiedenen Stellen Kleinasiens noch einige Lager abbauwürdiger und in Arbeit genommener Braunkohle.

Pandermit, ein durch Zufall im Hinterlande des Hafenortes Panderma entdecktes und nach ihm benanntes Bormineral, wird zur Boraxbereitung benutzt. Durch den Wettbewerb Nordamerikas und wegen der geringen Nachfrage in Europa ist jedoch der früher erzielte hohe Gewinn sehr zurückgegangen.

Salz wird hauptsächlich aus den Salzkrusten am Rande der zahlreichen abflußlosen Steppenseen des Binnenlandes oder in den sogenannten Salzgärten oder Seesalinen durch Verdunsten des stark salzhaltigen Mittelmeerwassers längs der West- und Südküste gewonnen. Dazu kommen noch einige ausgedehnte Steinsalzlager, vor allem die Steinsalzbergwerke des mittleren Halysgebietes, und viele Solquellen, die durch Verdampfung ebenfalls Salz liefern. Umfangreiche Salpeterlager finden sich südöstlich von Konia bei Karabunar.

Das wertvollste Eisenerz Kleinasiens ist der an verschiedenen Stellen verbreitete Chromeisenstein. Das als Zuschlagsmittel sehr gesuchte Erz soll hier so häufig auftreten, daß es den Weltbedarf für lange Zeit zu decken vermöchte. Im nordwestlichen Kleinasien, allein in den Gebieten von Brussa, Eskischehir und Kjutahja, soll es über 120 solcher Lagerstätten geben, unter denen die Gruben von Kjutahja zu den ergiebigsten der Welt gehören. Kleinasien führte in den letzten Jahren vor dem Kriege

durchschnittlich jährlich 40000 t Chromeisenerze aus, die in einfachen Tagebauen steinbruchartig gewonnen werden.

Auch andere Eisenerze sind wahrscheinlich vielerorts vorhanden, und von den Mangan- und Antimonerzen gilt dasselbe. Doch stehen nur verhältnismäßig wenige Gruben in Betrieb, vor allem im Armenischen Taurus, wo sie auch verhüttet und verarbeitet werden, und bei Ssiuen Maden am Murad, einem der Quellflüsse des Euphrat, wo sich so reiche Eisenerzlager befinden, daß nur die an der Oberfläche herumliegenden Blöcke zur Verwendung gelangen.

Zahlreiche, zum Teil stark silberhaltige Bleierze spielen eine nicht minder bemerkenswerte Rolle. Die Gruben von Balia Maden im westlichen Kleinasien stellen ein wirklich großes, von einer französischen Gesellschaft sachgemäß bearbeitetes und modern eingerichtetes Bergwerk mit Aufbereitungsanlagen, Röst- und Schmelzöfen dar. Nicht minder reich, aber sehr urwüchsig betrieben ist die Fundstätte silberhaltigen Bleies von Bulghar Maden im Cilicischen Taurus. Auch der bedeutenden Bleiwerke von Lidjessi im Vilajet Siwas und Keban Maden am Zusammenflusse von Frat und Murad in Armenien sei hier gedacht.

Die reichsten Kupferlagerstätten Kleinasiens, denen ebenfalls schon beträchtliche Metallmengen entnommen worden sind, befinden sich u. a. im küstennahen Hinterlande von Sinope und Trapezunt, vor allem aber im Quellgebiet des Tigris, wo die hervorragend reichen Kupfererzgruben von Arghana Maden seit langem Berühmtheit erlangt haben. Da jedoch der Schmelzprozeß mittels Holzkohle erfolgt, so sind in weitem Umkreise der Hüttenwerke alle Wälder niedergelegt, und die Zufuhr von Steinkohle stößt bei dem Fehlen von Eisenbahnen auf große Schwierigkeiten.

Zu allen diesen Schätzen kommen im Einklange mit der geologischen Zusammensetzung die verschiedensten Bau- und Pflastersteine, Marmor und andere Schmucksteine für den örtlichen Gebrauch.

In dem tektonisch stark gestörten Lande sind endlich auch viele heilkräftige warme und heiße Quellen vorhanden, die von den Eingeborenen häufig zu Kurzwecken aufgesucht werden, so die bereits erwähnten heißen Schwefelquellen von Brussa (vgl. S. 56). Endlich gibt es noch zahlreiche Kohlen- und Eisensäuelinge, von denen einige ein beliebtes Tafelwasser liefern.

Die einst blühende Gewerbtätigkeit, die in der Verarbeitung der einheimischen landwirtschaftlichen Rohstoffe Eigenartiges und Hervorragendes leistete, hat als Hausindustrie und Handwerk vor der Masseneinfuhr billiger und oft minderwertiger europäischer Fabrikate nicht standhalten können. Bloß in der Färberei, Ledererzeugung, Weberei und Stickerei und in manchen Metallarbeiten vermochte sie ihren alten Ruf zu bewahren. Das beweisen die Smyrnateppiche, die Angorashawls und die Seidenwaren von Brussa. Bedeutend ist in manchen Gegenden die Töpferei, und auch die Herstellung feiner Fayencen hat sich verschiedenerorts bis in die Gegenwart gerettet.

In diesen wirtschaftlichen Stillstand, der indes gleichwohl alle Keime einer aussichtsvollen Zukunftsentwicklung in sich birgt, soll nun deutsches Kapital und deutscher Unternehmungsgeist neuen Aufschwung bringen. Zu diesem Zwecke ist es vor allem notwendig, die Bevölkerung mit den vervollkommneten Wirtschaftsmethoden der Gegenwart vertraut zu machen und, weil die häufigen Kriege die Zahl der waffenfähigen und arbeitskräftigen Männer stark gelichtet haben, durch Förderung der Einwanderung mohammedanischer Kolonisten oder durch Einführung menschensparender Maschinen dem empfindlichen Arbeitermangel abzuhelfen. Die Anbahnung eines wirtschaftlichen Aufschwunges wäre jedoch undenkbar ohne eine durchgreifende Verbesserung der Verkehrsmittel.

Sieht man von den günstigeren Naturverhältnissen der aufgeschlossenen Westküste Kleinasiens ab, so macht sich bei der geringen Gliederung des Nord- und Südgestades der Einfluß der Küstenschiffahrt nicht weit landeinwärts bemerkbar. Die steilen, paßarmen und allwinterlich durch hohe Schneemassen gesperrten Randgebirge erschweren die Verbindung mit dem Innern um so mehr, als von den Flüssen Kleinasiens trotz ihrer Vielzahl kein einziger — vielleicht mit Ausnahme des untersten Stückes des Seihun von Adana abwärts — zur Binnenschiffahrt brauchbar ist. Denn entweder sind sie im trockenen Sommer wasserarm oder wasserlos, oder sie müssen den Höhenunterschied zwischen der Binnenhochfläche und dem Meere als schnellenreiche Wildströme mit reißendem Gefäll überwinden und haben an der Mündung oft noch Barren zu durchbrechen, die sie durch ihre reichliche Schuttführung aufgehäuft haben.

Heute ist der kleinasiatische Verkehr im Wesentlichen Kara-

wanenverkehr und als solcher schwerfällig, langsam und teuer, wenngleich es der Kameltransport streckenweise immer noch mit der Eisenbahn aufzunehmen vermag. An fahrbaren Straßen und Brücken herrscht großer Mangel, oder sie sind unvollendet geblieben oder infolge Vernachlässigung wieder verfallen und unbrauchbar. Auch das Eisenbahnnetz ist noch sehr entwicklungsbedürftig, obwohl es in Kleinasien umfangreicher und älter als in irgend einem andern Teile der Türkei ist. Wurde doch als erster Schienenweg die Strecke Smyrna-Aidin schon 1856 zugestanden, aber erst 10 Jahre später in Betrieb genommen. Am besten ist der fruchtbare, gut besiedelte und durch zahlreiche Talebenen aufgeschlossene Westen, der zugleich der Hauptträger des Seeverkehrs ist, mit Bahnen ausgestattet, die jedoch als isolierte Sackbahnen meist blind enden und erst allmählich zu einem System größerer Durchgangslinien zusammenwachsen. Die wichtigsten dieser Linien, die sich bis zum Kriegsausbruche in der Hand englischer und französischer Gesellschaften befanden, strahlen von Smyrna und Panderma aus.

Zu ihnen gesellt sich als dritter Ausgangspunkt die asiatische Vorstadt von Konstantinopel, Skutari, in deren Hafen- und Bahnhofsvororte Haidar Pascha die mit deutschem Kapital erbaute Anatolische Bahn als weitaus wichtigste internationale Verkehrslinie Kleinasiens ihren Anfang nimmt. 1888 erhielt die Deutsche Bank die Genehmigung, die bereits bestehende Strecke Haidar Pascha-Ismid zu übernehmen und sie bis Angora fortzuführen. Schon 1892 wurde diese Linie dem Verkehr übergeben und wenige Jahre später ihre Fortsetzung bis nach Konia, dem alten Iconium, fertiggestellt, von wo sie als Bagdadbahn über die Cilicischen und Syrischen Pforten nach Mesopotamien weiterläuft. Damit war ein Friedenswerk ersten Ranges geschaffen. Leider wurde seine volle Ausnutzung dadurch verhindert, daß nunmehr die Briten, Franzosen und Russen, die sich in ihren wirtschaftlichen und politischen Ausbeutungsabsichten beeinträchtigt fühlten, den Weiterbau der Bahn mit allen Mitteln bekämpften und sie durch Erwerbung möglichst vieler Bahngerechtsame auf allen Seiten zu flankieren strebten [22]). Die Anatolische Bahn hat infolgedessen eine viel südlichere Richtung einschlagen müssen, als ursprünglich vorgesehen war. Heute führt die Hauptlinie von Skutari nach Konia und weiter nach Adana. In der Meerschaumstadt Eskischehir (Doryläum) zweigt die Strecke nach Angora

ab, und in der Opiumstadt Afiun Karahissar mündet die durch das Hermostal führende Anschlußlinie nach Smyrna ein.

Die Anatolischen Eisenbahnen dienen vor allem der Güterbeförderung, für deren Ansammlung eine Schar landeskundiger Agenten tätig ist. Mit dem Bahnbau und Bahnbetrieb sind noch einige andere Unternehmungen verbunden, darunter der Ausbau des Hafens von Haidar Pascha, die bereits fertiggestellte Bewässerung der weiten Hochebene von Konia [23]) und eine viel größere Arbeit ähnlicher Art in der Niederung von Adana. Denn die kleinasiatischen Schienenwege sollen nicht nur große Schlagadern des Weltverkehrs werden, sondern sie sollen im Verein mit wirtschaftlichen Erschließungsarbeiten auch die fruchtbaren, aber durch Jahrhunderte lange Vernachlässigung verödeten Kulturgebiete des Altertums zu neuem Leben erwecken. Schon sind längs der Bahnlinien neue Siedlungen, Felder und Baumkulturen entstanden, und die Entwicklung wichtiger gewerblicher Unternehmungen ist möglich geworden. Dieses wirtschaftliche Wiedererwachen kommt in dem Steigen der Grund- und Bodenwerte und in der Zunahme der Steuererträgnisse in den von der Anatolischen Bahn durchzogenen Bezirken deutlich zum Ausdruck und gestattet einen Rückschluß auf die durch das moderne Verkehrsmittel bedingte Ausdehnung des Anbaues und auf die Zunahme des Einkommens der Bevölkerung. Nicht minder hat das große Verkehrsrückgrat Kleinasiens seinen hohen strategischen Wert dadurch erwiesen, daß es während der letzten Kriege die rasche Beförderung großer Massen von Truppen, Schießbedarf, Verpflegung und Kriegsgerät nach den weit auseinander gelegenen europäischen und asiatischen Kriegsschauplätzen ermöglichte.

V. Cuinet, La Turquie d'Asie, Géographie administrative, statistique, descriptive et raisonnée de chaque province de l'Asie Mineure. 4 Bde., Paris 1891/98.

K. Kannenberg, Kleinasiens Naturschätze, seine wichtigsten Tiere, Kulturpflanzen und Mineralschätze vom wirtschaftlichen und kulturgeschichtlichen Standpunkt. Berlin 1897.

O. A. Avédissian, Die Terrainlehre Kleinasiens in ihren allgemeinen Beziehungen zur Bodenkultur des Landes. Beiträge zur Kolonialpolitik usw. 1899/1900, S. 377—384, 403—416, 442—448, 462—484, 499—516.

F. W. P. Lehmann, Länder- und Völkerkunde. Bd. 2 (Neudamm 1901), S. 245—266.

R. Fitzner, Anatolien. Wirtschaftsgeographie. Berlin 1902.

M. Fesca, Anatolien. Ueber die landwirtschaftlichen Verhältnisse. Beiheft zum Tropenpflanzer 1902.

A. Philippson, Das westliche Kleinasien auf Grund eigener Reisen und Beobachtungen. Ztschr. Ges. f. Erdkunde. Berlin 1903, S. 257—273.

A. Philippson, Das Mittelmeergebiet. 3. Auflage, Leipzig und Berlin 1914, S. 43—44, 77—78, 118—120.

A. Philippson, Das Türkische Reich. Weimar 1915, S. 18—23, 60—62, 76—78.

A. Philippson, Wirtschaftliches aus dem westlichen Kleinasien. Archiv für Wirtschaftsforschung im Orient 1 (1916), S. 243—256, 344—362; 2 (1917), S. 20—40.

A. Philippson, Reisen und Forschungen im westlichen Kleinasien. Geogr. Mtlgn. Ergänzungshefte 167, 172, 177, 180, 183 (Gotha 1910/15).

W. Sievers, Asien. 2. Auflage, Leipzig und Wien 1904, S. 146—161, 168—172, 175—188, 192—198.

W. Sievers, Allgemeine Länderkunde. Kleine Ausgabe. Bd. 2 (Leipzig und Wien 1907), S. 154—165.

E. Banse, Fünf Landschaftstypen aus dem Orient. Geogr. Zeitschrift 14 (1908), S. 365—371.

E. Banse, Der Orient. Aus Natur und Geisteswelt Bd. 3 (1910), S. 8—63.

E. Banse in *Andree-Heiderich-Sieger*, Geographie des Welthandels. Bd. 2 (Frankfurt a. M. 1912), S. 210—237.

E. Banse, Die Türkei. 2. Auflage, Braunschweig 1916, S. 37—237.

P. Rohrbach, Die wirtschaftliche Bedeutung Westasiens. Angewandte Geographie II, 2 (2. Auflage, Halle 1908).

H. Grothe, Meine Reise durch Vorderasien. Der Orient Heft 6 (Halle 1908), S. 1—16.

J. Hann, Handbuch der Klimatologie. 3. Auflage, Bd. 3 (Stuttgart 1911), S. 167—176.

E. Friedrich, Geographie des Welthandels und Weltverkehrs. Jena 1911, S. 220—225, 254—255, 268—269.

F. Oswald, Armenien. Handbuch der regionalen Geologie V, 3 Heft 10 (Heidelberg 1912).

M. Hecker, Die Eisenbahnen der Asiatischen Türkei. Archiv für Eisenbahnwesen 1914, S. 744—800.

D. Trietsch, Levante-Handbuch. 3. Auflage, Berlin 1914, S. 180—182.

*Meyer*s Reisebücher: Griechenland und Kleinasien. 6. Auflage, Leipzig 1906.

K. Baedeker, Konstantinopel und Kleinasien. 5. Auflage, Leipzig 1914.

K. Wiedenfeld, Die deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen und ihre Entwicklungsmöglichkeiten. München und Leipzig 1915, S. 22—26, 34—35, 43—47.

N. Honig, Das Wirtschaftsbereich des südlichen Kleinasiens und seine wirtschaftliche Struktur. Export 1916, S. 156—159, 178—180, 203—206, 243—246, 257—259.

F. X. Schaffer, Die wirtschaftlichen Verhältnisse Kleinasiens in der Gegenwart und ihre Aussichten für die Zukunft. In: *L. Ćwikliński*, Balkan und naher Orient. Wien und Leipzig 1916, S. 217—236.

F. Frech, Kleinasien. Eine Skizze seiner morphologischen Stellung. Ztschr. Gesellschaft für Erdkunde. Berlin 1913, S. 424—436.

F. Frech, Der Kriegsschauplatz in Armenien und Mesopotamien. Leipzig und Berlin 1916, S. 1—21.

F. Frech, Geologie Kleinasiens im Bereiche der Bagdadbahn. Ztschr. d. Deutschen Geologischen Gesellschaft Berlin 68 (1916), S. 1—325. Auch selbständig Stuttgart 1916.

F. Kossmat, Die Ergebnisse von Frechs Reisen in Kleinasien. Ztschr. Gesellschaft für Erdkunde Berlin 1917, S. 180—187.

H. Nettancourt-Vaubecourt, Sur les grandes routes de l'Asie Mineure. Paris 1917.

6. Mesopotamien und die Bagdadbahn.

Lage. Das Tafelland Ober-Mesopotamien. Euphrat und Tigris. Das Schwemmland Unter-Mesopotamien. Kulturgeschichte Babyloniens. Klima und Bewässerungsanlagen. Die *Willcocks*schen Bewässerungspläne und die dadurch wiederzugewinnende Anbaufläche. Babel und Bagdad. Binnenschiffahrt. Der Schatt el Arab und sein Mündungsdelta. Verkehrsgünstige Isthmuslage Mesopotamiens. Die Bagdadbahn, ihre Geschichte und Bedeutung.

Südöstlich an Kleinasien und südlich an Armenien grenzt als eine der urältesten Stätten der Menschheitsgeschichte Mesopotamien, das Land zwischen den Strömen, das durch eine fast völlig kulturunfähige Wüste von Syrien getrennt wird. In weiterem Sinne umfaßt es das etwa $^2/_3$ des Deutschen Reiches an Fläche gleichkommende Gebiet, das zwischen dem geschlossenen Walle der persischen Randgebirge (Zagrosketten) und der syrisch-arabischen Wüstentafel als schmales, randliches Senkungsfeld verläuft und den Uebergang zwischen der Falten- und Schollenregion Vorderasiens vermittelt, während es nach Norden hin durch das Hochland von Armenien und Kurdistan abgesperrt ist und sich südostwärts zum Persischen Meerbusen öffnet. In engerem Sinne und entsprechend seinem Namen Zwischenstromland versteht man unter ihm das Flachland zwischen den alle Einzellandschaften hydrographisch zusammenfassenden Zwillingsströmen Euphrat und Tigris. Es stellt gleichsam ein langes, von Nordwest nach Südost gerichtetes Tal dar, dessen untere Hälfte der seichte Persergolf erfüllt. Nach Höhenlage und geologischem Bau, teilweise auch in Klima und Kultur besteht es aber aus zwei wesentlich verschiedenen Abschnitten, die allerdings durch Uebergänge miteinander verbunden sind.

Der nördliche Teil, Ober- oder Hoch-Mesopotamien, arabisch El Dschesire = Insel, ist zum Unterschiede vom alluvialen Schwemmboden des Unterlandes eine flachwellige Tafel aus festem Kreide- und Tertiärkalk, also ein Teil der vorderasiatischen Tafelscholle.

Sie umfaßt das Land vom Quellgebiet des Euphrat und Tigris südwärts bis zur großen Annäherung beider Ströme bei Bagdad. Die breiten, nach Süden abfallenden Landstufen werden von den Flüssen (Euphrat, Tigris, Chabur u. a.) in tiefen, schroffwandigen Erosionstälern zerschnitten und von dunklen Basaltdecken überlagert oder von basaltischen Höhenzügen überragt. Auch einzelne Horstgebirge sind stehen geblieben, die, z. B. das Sindschargebirge, durch ihre größere Meereshöhe reichlichere Niederschläge hervorrufen und dadurch zu Oasen der Seßhaftigkeit und des Ackerbaues inmitten der sonst nur von räuberischen Wanderhirten ohne feste Wohnsitze durchstreiften Steppen werden. Ober-Mesopotamien ist überhaupt niemals ein großes Fruchtland, sondern stets bloß eine dürre, sonnendurchglühte Steppe mit kümmerlicher Vegetation und spärlich eingestreuten Oasen gewesen. Am meisten ist für den Ackerbau noch die oberste Stufe mit den Städten Urfa (das alte Edessa) und Diarbekr brauchbar, weil sie das wohlbewässerte Vorland des armenisch-kurdistanischen Hochgebirges bildet und dank den die Luftfeuchtigkeit auffangenden Gebirgsrändern Getreidebau auch ohne künstliche Bewässerung ermöglicht. Diesem feuchteren Kulturstreifen folgt daher die wichtige, vom Mittelmeer herüberführende Karawanenstraße und neuerdings die Bagdadbahn. Dagegen tragen die tieferen Stufen wegen der zunehmenden Entfernung vom wasserspendenden Gebirge bloß oasenarme Steppen und Wüsten. Nur in den Flußtälern ziehen sich, soweit die Berieselung reicht, schmale Kulturstreifen entlang, deren wichtigste die an die beiden Hauptströme Euphrat und Tigris gebundenen Flußoasen sind.

Die beiden Zwillingsströme, die allein Mesopotamiens Dasein als Kulturland bedingen, also dasselbe bedeuten, was der Nil für Aegypten ist, haben ihre Quellen im Herzen Armeniens und umschließen zusammen ein Stromgebiet von 710000 (?) qkm. Von Firnfeldern und den gewaltigen Massen des Winterschnees genährt, durchbrechen sie die hindernden Gebirgsketten als schnellenreiche Wildwasser ungestümen Laufes in engen Talschluchten. Von ihnen wendet sich der aus den beiden Quellflüssen Frat (Karasu) [1]) und Murad hervorgehende, 2640 km lange Euphrat zunächst nach Südwesten in der Richtung auf den Golf von Iskenderun. Wo er ihm aber am nächsten gekommen ist, biegt er wieder scharf nach Süd und Südost um und tritt, nachdem er mit Hunderten von Stromschnellen den Taurus durchsägt hat, in seinen ruhigeren,

schiffbaren Mittellauf ein. Allerdings ist auf ihm die Dampferfahrt wegen überaus häufiger Untiefen, ununterbrochener Veränderungen des Fahrwassers und vielfacher anderer Schwierigkeiten trotz wiederholter Versuche schon lange wieder eingestellt. Abgesehen von den berühmten schiitischen Wallfahrtsorten Kerbela und Nedschef (Meschhed Ali), die alljährlich von vielen Tausenden persischer Pilger besucht werden, berührt der Euphrat heute keine bedeutendere Stadt. Nach dem Verlassen des Gebirges bei Biredjik (380 m), wo ihn die Bagdadbahn auf stattlicher Brücke überschreitet, wird er wegen der unmittelbaren Nachbarschaft der Wüste ein echter Wüstenstrom, der bloß noch eine geringe Anzahl periodisch Wasser führender Trockenbetten oder Wadis als Zuflüsse aufnimmt, so daß er flußabwärts immer wasserärmer wird. Bald in Engen oder Verbreiterungen die Wüstentafel durchfließend, tritt er bei Hit ins Flachland ein und nimmt nunmehr den Charakter eines ausgeprägten Tieflandstromes mit schwachem Gefäll und krümmungsreichem Laufe an, der in dem weichen, wenig widerstandsfähigen Schwemmlandsboden ständigen Veränderungen ausgesetzt ist. Von Babylon ab bildet er einen großen Sumpfsee, um sich schließlich oberhalb Basra mit dem Tigris zu vereinigen.

Auch der Tigris = Pfeil entsteht aus zwei Quellflüssen südlich vom Wansee und muß sich einen kataraktenreichen Ausweg durch das süd-armenische Hochgebirge bahnen, worauf er das Gepräge des Mittellaufes und von Bagdad ab das des Unterlaufes annimmt. Zum Unterschiede vom Euphrat wird er jedoch stromabwärts immer wasserreicher. Denn vom schneeerfüllten persischen Randgebirge her empfängt er eine Reihe reißender, ständig Wasser führender Zuflüsse, die das breite Gebirgslabyrinth in wilden Zickzacktälern durchsägen. Da sich das Tigristal stellenweise auch zu größeren Ebenen erweitert, so umschließt es viel mehr anbaufähiges Land und birgt die meisten, wichtigsten und volkreichsten Städte, weshalb der Tigris, obwohl an Lauflänge der kleinere (1835, nach andern 1950 km), doch der ungleich bedeutendere und verkehrsreichere der beiden Zwillingsströme ist. An ihm liegt die schon genannte Hauptstadt Kurdistans, das aus düsteren Basaltblöcken erbaute, durch starken Handel belebte Diarbekr, und die Hauptstadt Ober-Mesopotamiens, Mosul, mit einst blühender, jetzt aber fast ganz eingegangener Baumwollverfertigung, deren feine, leichte Gewebe nach dieser Stadt den Namen

Musselin erhalten haben. Gegenüber, am linken Tigrisufer, breitet sich das weite Trümmerfeld von Ninive, der schon vor $2^1/_2$ Jahrtausenden zerstörten Hauptstadt des Assyrischen Reiches, aus. Der schwere, wohlbewässerte Lehmboden Assyriens bildet noch immer wie im grauen Altertum die fruchtbarste und dichtest besiedelte Kulturlandschaft und damit das Herz Ober-Mesopotamiens.

Im Mittellaufe nähern sich Euphrat und Tigris einander bis auf 25 km, um sich dann wieder zu entfernen. Diese mit mehr oder weniger steilem Rande gegen Ober-Mesopotamien abgesetzte Landschaft ist Nieder- oder Unter-Mesopotamien, das alte Babylon oder Irak Arabi, wie es seit der Eroberung durch die Araber heißt. Es ist die tiefste Stufe Mesopotamiens und bezeichnete einst das obere Ende des viel weiter landeinwärts eingreifenden Persischen Golfes, das erst in geologisch ganz junger Zeit, wenngleich schon vor Beginn der Geschichte, von den Sinkstoffen des Euphrat und Tigris in Jahrtausende langer, vielleicht durch eine Landhebung unterstützter Zuschüttungsarbeit ausgefüllt wurde. So entstand eine fast völlig steinlose, tischebene Schwemmlandsniederung von geringer Meereshöhe und außerordentlicher landschaftlicher Reizlosigkeit, die aber an den der Bewässerung zugänglichen Stellen ein Fruchtgefilde von strotzender Erzeugungskraft ist. Wie Unter-Aegypten ein Geschenk des Nils, so ist der tiefgründige, schwarzgraue Alluvialboden (Sawâd) des Süddeutschland an Fläche gleichkommenden Babyloniens ein Geschenk des Euphrat und Tigris. Wird er zurzeit auch bloß oasenhaft bebaut, so kann er mittels künstlicher Bewässerung größtenteils wieder nutzbar gemacht werden, und dank der unerschöpflichen Reichhaltigkeit der Erträge, wie sie nur das Zusammenwirken von subtropischer Wärme, ausgiebiger Berieselung und fettem Marschenboden hervorzubringen vermag, hat schon die Bibel hierher die Stätte des Paradieses oder des Gartens Eden verlegt. Das alte Babylonien, der »fruchtbarste Acker des ganzen Orients« (Plinius), war eine Kornkammer, ein Palmenwald und eine große Viehweide zugleich. Kein Wunder, daß dieses gesegnete Land mit den Ruinen der Urgeschichte der Menschheit übersäet ist und daß schon in ferner Vergangenheit mächtige und blühende Reiche[a]) mit einer dicht gedrängten, kulturlich hoch entwickelten Bevölkerung, mit von Menschen wimmelnden Städten, reger Gewerbtätigkeit und lebhaftem Handel aufeinanderfolgten[8]). Hier gab um 2250 v. Chr. der weise König Hammurabi seine noch heute bewunderten

und in wichtige Grundsätze des europäischen Rechtes übergegangenen Gesetze. Hier wurde das Pferd in die Kulturgeschichte der Menschheit eingeführt, der Kalender mit sieben Wochentagen und die in zahllosen Resten erhalten gebliebene Keilschrift erfunden. Hier lag seit der arabischen Eroberung jener glanzvolle Mittelpunkt der orientalischen Welt, den uns in Dichtung und Wahrheit die Märchen aus 1001 Nacht so farbenprächtig schildern. Damals soll nach den allerdings mit Vorsicht aufzunehmenden Angaben arabischer Chronisten der Grundsteuerertrag Mesopotamiens fast so hoch gewesen sein wie heute die gesamten Einkünfte des Osmanischen Reiches. Nachdem aber die furchtbaren Mongolenstürme des 13. und 14. Jahrhunderts die Blüte des Landes für immer geknickt hatten, trat eine völlige Verödung und ein bis in die Gegenwart anhaltender tiefer Verfall ein, zumal die türkische Herrschaft, die das größtenteils zur Steppe gewordene Gebiet übernahm, die Bewässerungsanlagen, die notwendige Voraussetzung der Bodenfruchtbarkeit in allen wasserarmen Trockenländern, nicht zu erhalten und fortzuführen verstand. Nicht klimatische Aenderungen, sondern menschliches Unvermögen und der Fluch einer schlechten Verwaltung haben somit den Rückgang der Kultur verursacht.

Weil nämlich in dem rings von Gebirgen umwallten und dadurch den feuchten Meereswinden entzogenen Lande die Niederschläge ganz unbedeutend und unzureichend sind und im Sommer in Anlehnung an das Mittelmeerklima überhaupt fehlen, so ist der an sich ausgezeichnete Ackerboden durchaus auf künstliche Bewässerung angewiesen und bloß soweit benutzbar, als das befruchtende Naß über ihn geleitet werden kann. Drückende Regenarmut und glühendheiße Sommer charakterisieren die Daseinsbedingungen dieses uralten Wirtschaftsgebietes [4]). Daher bestand hier schon in grauer Vorzeit ein sorgsam bis ins Kleinste ausgebautes Bewässerungsnetz, das in Tausenden von Kanälen zwischen Euphrat und Tigris nach allen Richtungen verlief und den Ueberschuß beider Ströme der Landwirtschaft dienstbar machte. Da indes die Anlage und Unterhaltung eines größeren Berieselungsnetzes nicht bloß zahlreiche Arbeitskräfte verlangt, sondern die Menschen auch zu gemeinsamer Tätigkeit, zur Unterordnung des Einzelnen unter die Gesamtheit und unter einheitliche Leitung zwingt, was wiederum eine starke Regierungsgewalt voraussetzt, so führte sie schon sehr früh zu straffer staatlicher Organisation, wie sie

uns in den fest gefügten despotischen Reichen Vorderasiens und Aegyptens bereits im Morgendämmern der Weltgeschichte entgegentritt.

Wie ganz anders ist es jetzt! Seit die Bewässerungsanlagen verfallen sind, versickert das Wasser entweder nutzlos im Boden oder stiftet wegen erheblicher und häufiger Laufverlegungen [5]) oder wegen ausgedehnter Ueberschwemmungen, die einen großen Teil des Landes in einen Morast verwandeln, durch seinen Ueberfluß Unheil. Schutzlos bald der Dürre und bald dem Hochwasser preisgegeben, ist der alte Kulturboden entweder eine von Schilfdickichten, salzigen Lachen und zahllosen Mückenschwärmen erfüllte, fieberhauchende Sumpfwildnis oder durch Wassermangel eine von Staubstürmen heimgesuchte Steppe und Sandwüste. Das wirklich angebaute Land aber ist so geringfügig, daß heute kaum $2^3/_4$ Millionen Menschen in ganz Mesopotamien wohnen, während es zur Perser- und Araberzeit deren 15—24 Millionen gehabt haben soll! [6]).

Diese fruchtbare, aber im Laufe der Zeit unglaublich verarmte und verwahrloste Provinz, die trotz ihrer geringen wirtschaftlichen Entfaltung noch immer einen nicht unbedeutenden Eigenhandel hat, verlangt geradezu nach einer wirtschaftlichen Neuentwicklung, um wieder ein ergiebiges, dicht besiedeltes Getreide- und Baumwolland, dazu einer der hervorragendsten Petroleumlieferanten des Weltmarktes zu werden. Es gilt, die gegenwärtig außerordentlich schwache Volkszahl durch eine geordnete Verwaltung und großzügige Kolonisation erheblich zu vermehren und ihren sehr darniederliegenden Wohlstand zu heben. Dann sind die Ackerbauer nachdrücklich gegen die fortwährenden Ueberfälle der Wüstennomaden und Bergstämme zu schützen, die eine nachhaltige Bewirtschaftung des fruchtbaren Bodens unmöglich machen. Ferner muß ein gerecht durchgeführtes Wasserrecht geschaffen werden, das den ununterbrochenen Streitigkeiten der Dorfbewohner um den Wasserbezug ein Ende bereitet. In erster Linie liegt jedoch die wirtschaftliche Zukunft Mesopotamiens in der Erneuerung der Wasserbauten und damit in der Hand des Wasserbautechnikers, der hier vor ganz anderen Aufgaben steht als in Aegypten.

Die im Herbst eintretenden Nil-Ueberschwemmungen zeigen ein sehr langsames An- und Abschwellen und stellen sich gerade zu einer Zeit ein, wo sie gebraucht werden, nämlich kurz vor

der Aussaat, für die sie neben der erforderlichen Bodendurchfeuchtung durch den mitgeführten fruchtbaren Schlamm zugleich Dünger liefern. Wachstum und Ernte werden durch das Hochwasser nicht mehr gestört, und die Pflanzen bedürfen auch keiner weiteren Bewässerung mehr. Dagegen sind Euphrat und Tigris samt ihren Zuflüssen infolge der schnellen Schneeschmelze und der heftigen Regengüsse in ihren Ursprungsgebirgen durch verheerende Frühlingshochfluten berüchtigt, die in kürzester Zeit die Niederungen weithin überschwemmen, mit voller Wucht in die Kanäle eindringen, die Dämme zerstören, wenn sie nicht sorgsam in Ordnung gehalten werden, den Boden zerreißen und die tiefer gelegenen Fluren mit ihren Geröllmassen überschütten. Dieses gerade zur Erntezeit einsetzende Hochwasser ist also in jeder Beziehung ein zerstörendes Element, das durch riesige Deichbauten und Sammelbecken, wie sie schon die alten Babylonier errichteten [7]), unschädlich gemacht und zugleich aufgespeichert werden muß, um während der unmittelbar folgenden glühendheißen und völlig regenlosen Sommermonate den Aeckern durch Kanäle, Schöpfräder und Hebewerke zugeführt zu werden. In Babylonien verlangten also die Naturverhältnisse die Schaffung eines bis ins feinste ausgearbeiteten Berieselungssystems und stellten die Bewohner vor ungleich schwierigere wasserbautechnische Aufgaben als in Aegypten, wo man sich mit einer einfachen Unterwassersetzung der gesamten Bodenfläche begnügen konnte.

Die Wiederaufnahme dieser Aufgaben im modernen Gewande und die Zurückgewinnung des alten Kulturbodens ist ein kostspieliges und schwieriges Unterfangen, um das sich der berühmte englische Wasserbaumeister *Willcocks*, der Schöpfer der riesigen Niltalsperre von Assuan, besondere Verdienste erworben hat. Mit seinen 21 Mitarbeitern hatte er im Auftrage der Türkischen Regierung bereits einen umfassenden Plan ausgearbeitet und mit dessen Verwirklichung begonnen, als der Ausbruch des Weltkrieges der Fortsetzung der Arbeiten ein Ziel setzte. Auch bei diesem Unternehmen war der leitende Gedanke der, durch Wiederherstellung der alten Kanalsysteme das Wasser der Flüsse in geregelte Bahnen zu lenken, die Frühlingshochfluten durch Stauanlagen aufzufangen und sie in schon vorhandene Seen, Sümpfe und natürliche Einsenkungen abzuleiten [8]). Die auf diese Weise aufgespeicherten Wassermengen dienen in der heiß-trockenen Jahreshälfte zur Bewässerung einer ausgedehnten Landfläche, auf

der im Winter Getreide und im Sommer Baumwolle gebaut werden soll. Die Gesamtkosten des großzügigen Unternehmens, das natürlich nur allmählich im Laufe der nächsten Jahrzehnte durchzuführen wäre, sind auf 550 Millionen Mark veranschlagt, und man hofft, 14000 qkm Landfläche mit einer jährlichen Ausbeute von 1—1½ Millionen Tonnen Weizen und 1—2 Millionen Zentnern Baumwolle [9]) der Bewirtschaftung zu erschließen. Außerdem würde Unter-Mesopotamien für den auf reichliche Bewässerung angewiesenen Reisbau glänzende Aussichten eröffnen [10]).

Das sind nach Raumgröße und Erträgnissen freilich wesentlich geringere, aber auch ungleich zutreffendere Zahlen, als frühere ungezügelte Zukunftshoffnungen und weit übertriebene Erwartungen aufzustellen versuchten, um deren Zurückführung auf ein richtiges Maß sich im Interesse der Sache *Hermann Wagner* ein wirkliches Verdienst erworben hat. Der Orientalist *A. Sprenger* hatte nämlich auf Grund falscher oder falsch aufgefaßter mittelalterlicher arabischer Quellen die anbaufähige und der Kultur wiederzugewinnende Fläche Babyloniens zu 24—25 Millionen Hektar (Größe des Königreichs Italien) angenommen, und bei dem wissenschaftlichen Ansehen *Sprenger*s konnte es nicht ausbleiben, daß seine Angaben ohne weitere Nachprüfung übernommen wurden. Nach den eingehend begründeten Berechnungen *H. Wagner*s umfaßt jedoch der anbaufähige Schwarzerdeboden (Sawâd) Babyloniens höchstens 2—2½ Millionen Hektar (20—25000 qkm) und dürfte auch zur Blütezeit des Landes nicht erheblich größer gewesen sein, weil die Flüsse Mesopotamiens zur Bewässerung einer gewaltig ausgedehnten Kulturfläche kaum ausgereicht haben würden. Aber auch dieses wesentlich kleinere Kulturland von 2—2½ Millionen Hektar Areal, das durch die mit der Vernachlässigung der Bewässerungsanlagen bewirkten Verwüstungen noch mehr zusammengeschrumpft ist, bietet dank seinem ausgezeichneten, an Stickstoff, Kali und Kalk reichen Boden der neuzeitlichen Wirtschaft und Technik ein zukunftsvolles Arbeitsfeld dar [11]).

Wo sich Euphrat und Tigris im Mittellaufe bis auf 25 km nähern, lag an dem schmalsten und bequemsten Uebergangsstück von einem Strom zum andern als Brückenort am Euphrat die uralte Hauptstadt Babel oder Babylon, etwa an der Stelle des heutigen Hilleh. Sie bildete ein riesiges, doppelt umwalltes Quadrat von 23 km Seitenlänge und 500 qkm Fläche, so daß sie bis zum Emporkommen der neuzeitlichen Riesenstädte die größte

Stadt auf Erden war. Doch darf man die von den Alten wegen ihrer gewaltigen Ausmaße nicht mit Unrecht angestaunte Stadt — und von den andern mit Wall und Graben umsäumten Hauptstädten des Zwischenstromlandes gilt dasselbe — nicht ohne weiteres mit unsern heutigen Großstädten vergleichen, sondern muß sie eher als eine befestigte Landschaft bezeichnen. Denn ihre Fläche war nicht durchweg mit Häusern besetzt. Sie barg vielmehr zahlreiche ummauerte größere und kleinere Siedlungen, zwischen denen Felder und Gärten, Weiden und Waldungen innerhalb der das Ganze umfassenden Umwallung zerstreut waren.

An Babels Stelle traten nacheinander die Städte Seleucia, Ktesiphon, Kufa und zuletzt — seit der Mitte des 8. nachchristlichen Jahrhunderts — Bagdad. Der Kalif Almansur schuf hier in einem Ausflusse von Despotenlaune aus einem elenden Dorfe eine prächtige Residenz, die in der mittelalterlichen Glanzzeit des arabischen Kalifates eine der größten und reichsten Städte der Welt und der Stolz des Islam war. Sie war der Sitz hoher Bildung, Gelehrsamkeit und Kunstfertigkeit und Mittelpunkt eines den ganzen Orient beherrschenden Handels. In der Folge verlor jedoch die von den Mongolen zweimal furchtbar verwüstete und später von Türken und Persern wiederholt hart umkämpfte Stadt durch Pest, Ueberschwemmungen, Hungersnöte und Mißregierung viel von ihrer einstigen Blüte und ist nur noch ein Schatten ihrer früheren Größe. Auch ihre Bevölkerung, die zur Kalifenzeit 2 Millionen (?) betragen haben soll, ging bis auf 150—200000 Seelen zurück, von denen die große Masse auf die Araber und der vierte bis fünfte Teil auf eine 40—60000 Köpfe starke jüdische Gemeinde entfällt. Die europäische Kolonie ist nur klein. Trotzdem hat Bagdad eine deutsche Schule.

Ueberragt von den hohen Wipfeln der Dattelpalmen und von schlanken Minarehs breitet sich Bagdad mit langer Häuserfront beiderseits des Tigris aus. Im Sommer — Bagdad ist eine der heißesten Städte der Erde — wirbelt der Gluthauch des trockenen Wüstenwindes gewaltige Staubmassen durch die engen, krummen, ungepflasterten Gassen, die sich zur Zeit der Regengüsse in unergründlichen Morast verwandeln. Im übrigen weist Bagdad mit seinen unansehnlichen Backsteinhäusern wenig Bemerkenswertes auf und besitzt kaum noch irgendwelche Prachtbauten und Denkmäler, die an die Märchenstadt aus 1001 Nacht erinnern. Am anziehendsten sind auch hier die Karawansereien und Basare,

deren Ladenreihen mit ihrer Fülle orientalischer Waren einen glänzenden Anblick darbieten. Vereinzelte Schornsteine weisen auch auf das Vorhandensein einiger Industrien hin, die hauptsächlich Nahrungmittel, Bekleidungs- und Ausrüstungsgegenstände für die in Mesopotamien stehenden Truppen herstellen [12]).

Vor allem aber ist die alte Kalifenstadt als hauptsächlichster Sammel- und Verteilungsplatz des mesopotamischen Handels noch immer ein lebhafter Handelsmittelpunkt, der durch die Bagdadbahn noch mehr an Bedeutung gewinnen dürfte. Einmal nimmt hier die zu allen Zeiten viel benutzte persische Karawanen- und Pilgerstraße nach Hamadan (Ekbatana) ihren Anfang. Dann endet hier gewöhnlich die von Basra heraufkommende Flußdampferfahrt, die trotz des sehr verbesserungsbedürftigen Fahrwassers nicht unwichtig ist und zur Not bis Samara und Tekrit fortgesetzt werden kann. Doch lassen die starken Wasserstandsschwankungen, die vielen Stromschnellen und Sandbänke und die ständigen Verlegungen der Fahrtrinne des Tigris keinen regelmäßigen Verkehr zu, so daß die kleinen Dampfer von 200—400 t Tragfähigkeit und die den Unterlauf belebenden Segelbarken ständig der Gefahr des Auflaufens ausgesetzt sind [13]). Euphrat und Tigris sind überdies so verwildert und verwahrlost, daß der Ausdehnung der Binnenschiffahrt, die durch das verhältnismäßig geringe Gefäll und die einen großen Teil des Jahres hindurch beträchtliche Wasserführung begünstigt wird, umfassende und kostspielige Regulierungsarbeiten vorausgehen müssen (vgl. S. 73—78). Die von vier Gesellschaften und Unternehmern betriebene Flußdampferfahrt befand sich bis zum Kriegsausbruche überwiegend in englischen Händen, wie überhaupt die Briten im Handel Mesopotamiens die maßgebende Rolle spielten [14]).

Oberhalb Bagdads werden Euphrat und Tigris nur von den landesüblichen Fahrzeugen benutzt, die noch genau dieselben vorsintflutlichen Schiffsgefäße sind wie in altpersischer Zeit. Teils sind es aus Rohr oder Palmrippen geflochtene, außen mit Pech gedichtete runde, schüsselförmige Boote (Guffa, Kuffah), teils die schon von *Xenophon* beschriebenen Schlauchflöße oder Kelleks aus aufgeblasenen und zusammengebundenen Schaf- oder Ziegenhäuten mit einem Holzbelag, der im holzarmen Unterlande teuer verkauft wird. Die zusammengelegten Felle dagegen werden wieder zum Ausgangsorte zurückgebracht, da dieser primitive Floßverkehr ganz einseitig bloß die Talfahrt begünstigt [15]).

Unterhalb Bagdads entfernen sich Euphrat und Tigris wieder voneinander, stehen aber durch Seitenarme und Kanäle miteinander in Verbindung. Noch im frühen Altertum suchten beide Ströme getrennt das Meer auf und vereinigten sich erst viel später zu einem gemeinsamen Mündungsarm, dem Schatt el Arab. Ursprünglich erfolgte die Vereinigung bei Korna (Kurna, Gurna); jetzt geht sie bereits 10 km nördlich von Basra und 65 km unterhalb Kornas bei Garnat Ali vor sich, so daß heute der Schatt el Arab etwa 110 km lang ist. Das Uferland trägt ausgedehnte Dattelwälder mit Millionen von Palmen, deren massenhafte Erträge an Früchten, jährlich 600—800000 kg, als Hauptausfuhrgegenstand dieses Gebietes in ganzen Schiffsladungen über See gehen [16]). Unter den Palmen gedeihen die verschiedensten Obstbäume, Küchengewächse und Getreidearten, und das sumpfige Gelände trägt auch ausgedehnte Reisfelder.

Der Schatt el Arab endet in einem Delta, das jährlich um etwa 50 m ins Meer hinauswächst. Ihm ist infolge der starken Sinkstofführung eine veränderliche Mündungsbarre vorgelagert, die nur bei Flut 5—6 m Wassertiefe besitzt, so daß tiefer gehende Dampfer außerhalb der Barre in umständlicher Weise leichtern müssen. Bloß mittelgroße Seeschiffe können bis Basra gelangen, bis wohin die Gezeiten des Persischen Golfes sich bemerkbar machen. Der Flutstrom trägt die Fahrzeuge flußaufwärts, und der Ebbestrom führt sie wieder ins Meer zurück, während flach gebaute Flußdampfer auf dem Tigris bis über Bagdad hinaus vordringen. So ist Basra oder Balsora der Seehafen und das wichtigste Eingangstor Mesopotamiens, das allerdings wegen der geringen Brauchbarkeit der Strommündungen und seit der Weltverkehr Mesopotamien mehr beiseite ließ, an Wichtigkeit verloren hat. Neuerdings ist ihm auch in dem persischen Mohammera, weiter unterhalb an der Einmündung des für Dampfer fahrbaren Karunflusses gelegen, ein unangenehmer, ganz unter britischem Einflusse stehender Nebenbuhler erwachsen.

Die einstige Blüte des Zwischenstromlandes beruhte nicht bloß auf der ausgedehnten und sorgfältigen Bodenbewirtschaftung, sondern auch darauf, daß Mesopotamien dank seiner günstigen Isthmuslage zwischen den vorderasiatischen Mittelmeerländern auf der einen, Indien und den Gestadeländern des Persischen Golfes auf der andern Seite ein viel begehrtes und viel umkämpftes Durchgangsland für den Verkehr und damit ein Hauptstapelgebiet

des Welthandels war. Die Völkerstürme des Mittelalters und die Eröffnung der Seewege um Afrika herum nach Indien haben diese bevorzugte Stellung ausgeschaltet und den Handel im Wesentlichen auf die eigenen, stark verminderten Erzeugnisse und Bedürfnisse Mesopotamiens beschränkt. Nach Jahrhunderte langem Vergessensein hat sich aber neuerdings die Verkehrslage des Zweistromlandes zwischen Mittelmeer und Indischem Ozean einerseits und zwischen Arabien und Iran andrerseits wieder stark bemerkbar gemacht und dürfte nach Vollendung der Bagdadbahn wenigstens einen Teil ihrer alten Bedeutung wiedergewinnen.

Der Plan einer Schnellverbindung zwischen Mittelmeer und Persischem Golf reicht bereits bis in die 30er Jahre des 19. Jahrhunderts zurück. 1857 erhielt dann eine englische Gesellschaft die Genehmigung zum Bau eines Schienenweges von der Orontesmündung in Nordsyrien nach Basra, der indes durch die Fertigstellung des Suezkanals verhindert und später von der Pforte nicht wieder aufgenommen wurde. Da jedoch mit der Zeit militärische, politische und wirtschaftliche Gründe eine bessere Verbindung mit dem entlegenen und von europäischen Einflüssen noch wenig berührten Mesopotamien immer wünschenswerter erscheinen ließen, so wurde die Verlängerung der Anatolischen Bahn über ihren Endpunkt Konia hinaus ernstlich ins Auge gefaßt und 1899 ein vorläufiges Abkommen über den Bau der B a g d a d b a h n getroffen [17]). Beide Linien sollten zusammen das große Verkehrsrückgrat und das einigende Band der Asiatischen Türkei werden, an das alle weiteren Bahnbauten anzuschließen hätten.

Aus diesem Grunde setzte sofort wieder das Gegenspiel der Verbandsmächte ein, deren auf Schwächung des Osmanischen Reiches hinauslaufenden Bestrebungen das deutsche Unternehmen durchaus entgegenstand. Tatsächlich haben sie den Bahnbau um Jahre verzögert [18]) und in mancher Weise verändert, wenn auch alle Versuche, ihn zum Scheitern zu bringen, mißlungen sind. Namentlich Großbritannien bekämpfte die Bagdadbahn und ihre Ausmündung am Persischen Golf aufs schärfste. Denn einmal ist jener Meerbusen immer mehr ein englisches Interessengebiet geworden, dessen Beeinträchtigung durch Deutschland man befürchtete. Dann mußte jeder Kilometer, der den Bahninhaber näher an die wichtigste, aber auch empfindlichste Stelle der britischen Weltmacht, Indien, heranbrachte, den Engländern als eine Gefahr erscheinen, um so mehr, als ihr Augenmerk schon längst

auf die Schaffung einer Bahnverbindung zwischen Aegypten und Indien durch Arabien, Mesopotamien und Persien gerichtet war (vgl. S. 14). Aber auch den Russen, die sowohl durch Persien hindurch zum Indischen Ozean wie durch Kleinasien hindurch zum Golf von Iskenderun strebten, mußte das deutsche Bahnunternehmen höchst unerwünscht erscheinen, weil es ihre Ziele durchkreuzte. Erst nach jahrelangem diplomatischem Ringen konnten bei der Schwäche, Wankelmütigkeit und Nachgiebigkeit der Pforte alle Widerstände überwunden werden, so daß 1902 die Genehmigung zur Fortsetzung des Bahnbaues von Konia über die Cilicischen und Syrischen Pforten nach Mesopotamien erteilt wurde.

Doch auch in der Folgezeit mußte unsere Diplomatie gleichsam um jedes Stück des Schienenweges kämpfen und feilschen. Vor allem gelang es England, das selbst jede Geldbeteiligung beim Bau der Anatolischen und Bagdadbahn abgelehnt hatte, erhebliche Mengen französischen Kapitals in das Unternehmen hineinzubringen, um dadurch den überwiegenden deutschen Einfluß möglichst zu beschränken. Ferner sicherte sich Großbritannien 1912 das alleinige Recht zum Ausbau gerade des wichtigsten Stückes, nämlich der Endstrecke von Basra bis zum Persergolf, wo ursprünglich der Küstenplatz Kuweit des gleichnamigen arabischen Sultanates als Endpunkt des Schienenweges in Aussicht genommen war. Dank diesem unleugbaren diplomatischen Erfolge war es nunmehr in Englands Belieben gestellt, wann und ob es durch die Vollendung des Schlußgliedes der Bagdadbahn den Weg zum Meere öffnen wollte, da die Schiffbarkeit des Schatt el Arab für Seedampfer ohne umfassende Regulierungsarbeiten nur ein ungenügender Ersatz für den Schienenstrang ist. Ohne Ausmündung in einen Endhafen am Persischen Meer wird aber die Bagdadbahn entweder ein Torso bleiben, oder durch Beherrschung der Endstrecke wird der gesamte Schienenweg unter die Oberaufsicht der Briten geraten, die es auch in der Hand haben, durch verschiedene Behandlung in den Tarifen, Hafenabgaben und Schiffahrtsgebühren den Einfluß der Bagdadbahn gegenüber der britischen Fluß- und Seeschiffahrt lahm zu legen. Denn England hat sich nicht bloß das Aufsichtsrecht über den Persischen Meerbusen und den Schatt el Arab, sondern auch das Schiffahrts-Monopol auf dem Tigris gesichert. Diesen schwierigen Zuständen hat — vorläufig wenigstens — der Krieg ein Ende gemacht, wie er auch das fremde Kapital, das die gegnerische Diplomatie

in das deutsch-türkische Bahnunternehmen zu bringen verstand, wieder abgeschüttelt hat.

Infolge aller dieser Hemmungen ist der Bau der Bagdadbahn nur langsam fortgeschritten, so daß bei Beginn des Weltkrieges erst die größere Hälfte derselben vollendet war. Vor allem fehlt noch das ganze über Mosul führende Mittelstück und die gesamte Unterlaufstrecke von Bagdad abwärts (vgl. aber Anm. 18). Auch die schwierige Tunnelstrecke im Taurus- und Amanusgebirge harrt noch der Fertigstellung [19]). In der kurzen Zweiglinie nach Iskenderun hat die Bagdadbahn ihren wichtigsten, weil nächsten Zugang zum Mittelmeer und damit die kürzeste Verbindung mit dem billigen Seewege erhalten. Was der ebenfalls durch eine Zweigstrecke an die Hauptlinie angeschlossene Küstenplatz Mersina für die Cilicische Ebene, das bedeutet für die gesamte Westhälfte des nördlichen Mesopotamiens Iskenderun, ganz abgesehen davon, daß es den Verkehr von der englischen Bevormundung befreit, unter die das Endstück der Bagdadbahn geraten ist. Ueberdies hat Iskenderun einen ausgezeichneten Naturhafen, dessen Ausbau ebenfalls der Bagdadbahn-Gesellschaft übertragen ist [20]).

Ist der gesamte Schienenweg einmal vollendet, so daß eine ununterbrochene Verbindung vom Bosporus bis zum Persischen Golf besteht, so wird er im Verein mit den zugehörigen wirtschaftlichen Erschließungsarbeiten und nach dem Ausbau kürzerer, als Zubringer dienender Zweig- und Stichbahnen in die wichtigeren Nachbarlandschaften das größte deutsche Kulturwerk im Auslande sein. Vor allem wird die Bagdadbahn den prophetischen Traum *Friedrich List*s verwirklichen, der schon vor Jahrzehnten den großen wirtschafts- und verkehrspolitischen Zusammenhang zwischen Hamburg und Bagdad erkannte und die Hoffnung aussprach, daß die englisch-indische Post doch noch einmal den Landweg über Bagdad suchen würde. Denn im internationalen Personen-, Post- und Schnellgüterverkehr ist der »trockene« Weg nach Indien das letzte Glied einer Landverbindung vom westlichen Mitteleuropa bis vor die Tore Indiens und wird — natürlich bloß dann, wenn die Bahn bis zum Persergolf durchgeführt ist — als Mitbewerber des Suezkanals und der russisch-sibirischen Bahn für den Austausch materieller und geistiger Güter zwischen Abend- und Morgenland bedeutungsvoll werden. Als große Durchgangslinie für den Massengüterverkehr, der in der Ertragsfähigkeit einer Bahn den Ausschlag gibt, wird die Bag-

dadbahn allerdings weniger in Betracht kommen. Denn die minder wertvollen Massenfrachten werden auch in Zukunft den billigen Fluß- und Seewegen treu bleiben, mit denen die Eisenbahn niemals in Wettbewerb zu treten vermag. Die zu erwartenden Haupterzeugnisse Mesopotamiens, Getreide, Baumwolle und Petroleum. werden ebenfalls in erster Linie die billige Flußschiffahrt bevorzugen und, soweit sie außer Landes gehen sollen, möglichst rasch die See aufsuchen. Doch darf nicht übersehen werden, daß die Bagdadbahn erheblich kürzer als die — obendrein durch hohe Kanalgebühren verteuerte — Suezroute ist. Auch erscheint es nicht ausgeschlossen, daß die geplante Bewässerung Babyloniens den Flüssen soviel Wasser entziehen wird, daß es lediglich für Berieselungszwecke, nicht mehr aber für die genügende Tiefe der Wasserstraßen ausreicht, so daß die Verkehrsbewältigung den Schienenwegen überlassen bleiben muß.

Neben der Förderung des internationalen Durchgangsverkehrs soll die Bagdadbahn auch in Mesopotamien selbst eine lebhafte Güterbewegung ins Leben rufen und neue Werte schaffen. Zwar führt sie auf weite Strecken durch arme Steppen. Dafür erscheinen andere Striche um so aussichtsvoller, und die wirtschaftliche Wiedergewinnung des uralten Kulturbodens Assyriens und Babyloniens wird eine der größten Friedensaufgaben der Bahn sein, vorausgesetzt, daß es gelingt, eine ausreichende Anzahl von Kolonisten in die menschenarmen Fluren zu ziehen, die nach Wiederherstellung der Berieselungsanlagen Millionen fleißiger Arbeiter Raum bieten. Da diese Kolonisten aus verschiedenen Gründen Mohammedaner sein müssen, so bedeuten sie einmal eine innere Kräftigung der Türkei, während andrerseits die wohlhabend und kaufkräftig gewordenen Bauern auch wichtige Kunden für unsere Industrie werden und damit der Bagdadbahn einen ansehnlichen Verkehr zuführen dürften[21]).

Sehr wichtig ist bei diesen Zukunftshoffnungen die Tatsache, daß zwischen dem Tigris und dem persischen Randgebirge, aber auch bis zum Euphrat hinübergreifend, ein schon dem Altertum bekanntes, räumlich sehr ausgedehntes Petroleum-Vorkommen, vielleicht eines der reichsten auf Erden, festgestellt ist und nur der planmäßigen Erschließung wartet. In dem kohlen- und holzarmen Gebiete würde es die Triebkraft für gewerbliche Unternehmungen liefern und zugleich die Lokomotiven der Eisenbahn, sowie die Fluß- und Seedampfer mit Heizstoff versorgen. Die

Petroleum-Lagerstätten setzen sich ins persische Nachbarland fort, wo das vom schiffbaren Karun durchflossene Erdölgebiet von Achwaz seitens einer britischen Gesellschaft unter starker Kapitalbeteiligung des Staates zur Versorgung der englischen Kriegs- und Handelsmarine mit Oelfeuerung ausgebeutet wird[22]).

Endlich soll die Bagdadbahn die türkische Verwaltung des Zwischenstromlandes erleichtern, den Einfluß der Zentralregierung in der abgelegenen Provinz kräftigen und im Ernstfalle eine raschere Verwendung und Verschiebung der in Mesopotamien stehenden Truppen ermöglichen, die sonst nur auf mühsame, zeitraubende Karawanenwege angewiesen sind. So hat die Bahn neben ihrem wirtschaftlichen Werte zugleich eine hohe militärische Bedeutung als Kriegswerkzeug ersten Ranges. Aus diesem Grunde hat man sie auch trotz scharfen englischen Druckes nicht den bequemeren, aber einer feindlichen Landung und Beschießung ausgesetzten Weg längs des Golfes von Iskenderun geführt, sondern die technisch viel schwierigere und kostspieligere, strategisch aber ungleich günstigere Linienführung über das Taurus- und Amanusgebirge gewählt.

K. Reichel, Die geschichtlichen und jetzigen Verkehrsstraßen aus dem Euphrat-Tigris-Becken nach den Nachbarländern. Schulprogramm, Charlottenburg 1900.

W. Sievers, Asien. 2. Auflage, Leipzig und Wien 1904, S. 110—114, 117, 132—138.

W. Sievers, Allgemeine Länderkunde. Kleine Ausgabe Bd. 2 (Leipzig und Wien 1907), S. 151—154.

P. Rohrbach, Die wirtschaftliche Bedeutung Westasiens. Angewandte Geographie I, 2 (2. Auflage, Halle 1903).

H. Grothe, Meine Reise durch Vorderasien. Der Orient Heft 6 (Halle 1908), S. 16—41.

H. Grothe, Die asiatische Türkei und die deutschen Interessen. Der neue Orient Heft 9 (2. Auflage, Halle 1913), S. 47—52.

H. Grothe, Türkisch-Asien und seine Wirtschaftswerte. Frankfurt a. M. 1916, S. 36—41, 67—74.

E. Banse, Fünf Landschaften aus dem Orient. Geogr. Zeitschrift 14 (1908), S. 361—365.

E. Banse, Der Orient Bd. 2 (Aus Natur und Geisteswelt 1910), S. 92—107.

E. Banse in *Andree-Heiderich-Sieger*, Geographie des Welthandels Bd. 2 (Frankfurt a. M. 1912), S. 280—286.

E. Banse, Die Türkei. 2. Auflage, Braunschweig 1916, S. 33—34, 238—301.

A. Lanzoni, La Mesopotamia economica. Boll. Soc. Geogr. Ital. Roma 1910, S. 23—37.

L. Vannutelli, Anatolia meridionale e Mesopotamia. Roma 1911.

J. Hann, Handbuch der Klimatologie Bd. 3 (3. Auflage, Stuttgart 1911), S. 176—179.

A. Philippson, Das Mittelmeergebiet. 3. Auflage, Leipzig und Berlin 1914, S. 47—48, 105, 109, 121.

A. Philippson, Das Türkische Reich. Weimar 1915, S. 17, 32—36, 58—60.

E. Sachau, Vom asiatischen Reich der Türkei. Deutsche Orientbücherei Heft 3 (Weimar 1915).

K. Wiedenfeld, Die deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen und ihre Entwicklungsmöglichkeiten. München und Leipzig 1915, S. 22—27, 35, 44—45.

A. Fabarius, Neue Wege der deutschen Kolonialpolitik nach dem Kriege. Berlin 1916, S. 20—24.

F. Frech, Der Kriegsschauplatz in Armenien und Mesopotamien. Leipzig und Berlin 1916.

Mesopotamien, das Land der Zukunft. Seine wirtschaftliche Bedeutung für Mitteleuropa. Von einem deutschen Landwirt. Berlin 1916.

E. Zimmermann, Kann uns Mesopotamien eigene Kolonien ersetzen? Berlin 1917, S. 7—9.

v. Mackay, Die weltwirtschaftliche Bedeutung des Zweistromlandes. Dtsch. Kolonialzeitung 1917, S. 146—148.

F. Eredia, Sul clima di Bagdad. Boll. Soc. Geogr. Ital. Roma 1917, S. 436—444.

C. Uhlig, Mesopotamien. Ztschr. Gesellschaft f. Erdkunde. Berlin 1917, Heft 6, 7/8, 9/10.

7. Syrien.

Lage und Tektonik. Jordangraben, Jordanfluß und Totes Meer. Nordsyrien als Verkehrsgebiet und seine wichtigsten Siedlungen. Das Libanonsystem. Die Bekaa und ihre Entwässerung. Libanon und Anti-Libanon. Senkungsfeld von Damaskus. Die Küste Mittelsyriens und Beirut. Die Küste Südsyriens oder Palästinas. Das Westjordanland und Jerusalem. Das Ostjordanland und der Hauran. Klima und Landwirtschaft Syriens. Gewerbtätigkeit. Die Religion als wirtschaftlicher Faktor. Handel und Verkehr. Syrien als politisches Ziel. Die Bevölkerung. Die Israeliten.

Syrien, eine Abkürzung des Wortes Assyrien, und sein südlichster Teil, der gewöhnlich Palästina genannt wird, sind die östlichsten Gestadeländer des Mittelmeers. Als langgestreckter meridionaler Streifen verlaufen sie zwischen Kleinasien im Norden und Arabien im Süden, während sie in schmalerer west-östlicher Ausdehnung ein Uebergangsland mit schwer bestimmbaren Binnengrenzen zwischen dem Mittelmeer und der Syrisch-Arabischen Wüste bilden [1]). Syrien ist im wesentlichen eine bergig-hügelige Platte aus horizontal geschichteten hellen Kalksteinen der Kreide- und Tertiärformation, die in Mittelsyrien Hochgebirgscharakter annimmt. An zahlreichen Bruchspalten sind auch beträchtliche Mengen junger Eruptivgesteine an die Erdoberfläche getreten, wo sie außer einer Anzahl jungvulkanischer Kegelberge vor allem

die breit ausgeflossenen Lavadecken des Haurangebirges geschaffen haben. An der Westseite des Libanon sind ferner in größerer Ausdehnung wasserundurchlässige Schiefergesteine als Träger der Fruchtbarkeit jenes Gebietes vorhanden. Im übrigen ist Syrien-Palästina ein Schollenland von sehr gleichmäßigem geologischen und tektonischen Bau. Etwa 50 km von der Küste entfernt verläuft in nordsüdlicher Richtung vom unteren Orontes bis zum Golf von Akaba eine deutlich ausgeprägte Grabensenkung, die das Land in zwei unter sich und der Küste parallele Flügel, einen größeren östlichen und einen kleineren westlichen, zerlegt. Ersterer ist ein menschenarmes Binnenplateau. Letzterer bezeichnet den schmalen Hochlandstreifen zwischen dem syrisch-palästinischen Graben und dem Abfall zum Meere oder zur Küstenebene.

Die tiefe Senke, die für die Oberflächengestaltung unseres Gebietes bestimmend wurde, bezeichnet das Nordende einer gewaltigen Bruchspalte, die als größter Grabenbruch der Erde vom Njassasee im äquatorialen Ostafrika durch das Rote Meer bis zum Libanon reicht. Auch in Syrien und Palästina sind die einzelnen Stücke des im Tertiär entstandenen Grabens nicht gleichmäßig abgesunken, so daß die Talsohle sehr unregelmäßig gestaltet ist und in mehrere, der Höhenlage nach verschiedene Abschnitte zerfällt. Die Bekaa oder Coelesyrien (Hohlsyrien) liegt nicht unerheblich über dem Meeresspiegel und besitzt in den Flüssen Leontes und Orontes Entwässerung zum Mittelmeer. Der mittlere Abschnitt des Grabens ist die scharfrandige Furche des 600—700 m tief in die Kalksteinplatte eingesenkten Ghor = Tiefland, das vom abflußlosen Jordan durchströmt wird und sehr bald unter das Meeresniveau sinkt. Da die tiefste Stelle der Jordanspalte, das Tote Meer, an der Oberfläche bereits 394 m und am Grunde 793 m unter dem Mittelmeerspiegel liegt, so ist der syrisch-palästinische Graben die tiefste Depression der festen Erdoberfläche. Der Jordangraben setzt sich im Wadi el Araba unmittelbar in die lange, schmale Bruchspalte des Meerbusens von Akaba fort [2]). Sie bildet den südlichsten Abschnitt der syrischen Grabenfurche und wird hier durch einen niedrigen wasserscheidenden Höhenrücken (200—240 m) vom Ozean getrennt.

Der Jordan, der heilige Fluß der Christenheit, dessen Wasser bei Kindtaufen gern Verwendung findet, entspringt mit zahlreichen Quellbächen auf dem Hermon und tritt bald in das 15—20 km breite Ghor ein, das er durch seine Sinkstoffablagerungen frucht-

bar, aber auch sumpfig und ungesund macht. Schon der in den Oberlauf eingeschaltete, allmählich zugeschwemmte Schilfsumpf Hule (fälschlich auch Merom genannt) liegt bloß noch 2 m über dem Meere. Dann senkt sich der Talboden so rasch, daß das nur 18 km weiter entfernte, fischreiche, von kleinen Dampfern befahrene Einbruchsbecken des Sees von Tiberias (See Genezareth, Galiläisches Meer) bereits 208 m unter dem Meeresspiegel liegt. Wegen seines starken Gefälles ist der Jordan nicht schiffbar. Denn der Höhenunterschied zwischen Quelle und Mündung beträgt über 900 m, die Lauflänge des Flusses aber nur 170 km und mit Einrechnung aller Krümmungen des vielgewundenen Laufes etwa das Doppelte. Ufergebüsch und Schilfdickichte, deren Wildschweinrudeln noch heute der Leopard nachstellt, ziehen ein nicht sehr breites, grünes Band durch die braune Steppe der Talebene, deren Oede — abgesehen von einzelnen Berieselungsoasen und Terrassenkulturen — lediglich durch die Zelte und Herden nomadisch umherschweifender Beduinen belebt wird.

Der Jordan findet sein Ende im Toten Meer, dem Salzmeer der Bibel, arabisch Bahr el Lut (Lots Meer), das mit 920 bis 1120 qkm Fläche $1^2/_3$ – 2mal größer als der Bodensee ist. Es stellt den letzten Rest eines einst viel ausgedehnteren, abflußlosen Binnensees dar, der zur winterlichen Regenzeit die Talebene weithin überschwemmt und zur wasserreicheren Eiszeit den gesamten Jordangraben hoch hinauf erfüllte, bis er mit dem Trocknerwerden des Klimas allmählich zu seinem heutigen Umfange zusammenschrumpfte. Seine teils steile und felsige, teils flache und sumpfige Uferumrandung ist kahl und einförmig. Die Strandvegetation besteht aus Schilf, Riedgräsern und Salzpflanzen. Da die Verdunstung unter dem Einflusse des trocken-heißen Klimas sehr beträchtlich ist, so reichert sich das Tote Meer in zunehmendem Maße mit den aufgelösten und festen Bestandteilen des Jordan und des Wassers der übrigen Zuflüsse an und besitzt infolgedessen den hohen Salzgehalt von durchschnittlich 24%[3]. Er macht den See für tierisches Leben ungeeignet, so daß er — wenngleich kleine Brackwasserfische und andere Organismen nicht ganz fehlen — auch in dieser Beziehung seinen Namen Totes Meer mit Recht verdient. Aus gleichem Grunde ist das spezifische Gewicht des tiefblauen Seewassers so hoch, daß die Boote schon von leichten Wellen wie von schwerflüssigem Metall geschlagen werden und daß der Mensch im Toten Meere nicht untersinken kann. Hinein-

geworfenes Salz vermag sich in der gesättigten, schwer beweglichen Salzlake nicht mehr aufzulösen, und Baumstämme, die der Jordan hineinträgt, überziehen sich rasch mit einer weißen Salzkruste. Zu den Eigentümlichkeiten des von vielen Sagen und Märchen umrankten Binnenmeeres, auf dem neuerdings Motorboote fahren, gehört ferner das Auftauchen von Asphalt, der nesterartig in den Kreidekalken der Umgebung und des Seegrundes vorkommt, aber trotz seines hohen technischen Wertes nicht planmäßig ausgebeutet wird. Wenn Stürme die Wassermassen aufwühlen, wird er aus dem Gestein gespült und kommt in großen, schwarzen Klumpen an die Oberfläche. Daher der alte Name des Binnensees Lacus Asphaltites oder Erdpechsee. In enger Beziehung zum Auftreten des Asphaltes stehen die Bitumen- und Asphaltkalke, die besonders im Jordantale reichlich vorhanden sein sollen.

Wie bei der Herausbildung des Jordangrabens, so haben bei der Entstehung des Toten Meeres tektonische Kräfte einen maßgebenden Anteil gehabt. Der südliche seichte Teil des Sees war einst fruchtbares Land, auf dem die Städte Sodom und Gomorra standen. Ihr Untergang, von dem die Bibel berichtet, ist wohl auf ein mit Erdbeben verbundenes Einsinken des Bodens zurückzuführen, worauf das Salzwasser die ehemalige Siedlungsstätte überflutete. Bei dieser Katastrophe traten Schwefel- und Kohlenwasserstoffgase, Petroleum und Asphaltmassen zu Tage, entzündeten sich und gingen in Flammen auf, die von ungeheuren Rauchmassen »wie ein Rauch vom Ofen« begleitet waren (1. Mos. Kap. 19). Häufige und heftige Erderschütterungen gehören überhaupt zu den charakteristischen Begleiterscheinungen jenes ganzen, tektonisch stark gestörten Gebietes. So fanden 1837 beim Erdbeben von Tiberias (Tabarije) gegen 5000 Menschen den Tod [4]).

Die steilen Wände der Jordanspalte und ihrer nördlichen und südlichen Verlängerung sind für den West-Ost gerichteten Verkehr ein unliebsames Hindernis. Ferner werfen die kahlen Felsflächen die Sonnenstrahlen so stark zurück, daß das Ghor einem Glutofen gleicht, dessen unerträgliche Sommerhitze sogar tropische Pflanzen zur Reife bringt. Die Senke wird von dem zur Trockenzeit durchwatbaren, zur Regenzeit dagegen reißenden Jordan durchzogen, und da sie nirgends zum Meere geöffnet ist, so hat sie trotz ihrer Länge auch als meridionale Verkehrs-

straße niemals Bedeutung gehabt. Die Karawanenwege folgten vielmehr der Meeresküste oder dem Grenzrande der Wüste.

Syrien gliedert sich von Nord nach Süd in drei natürliche Abschnitte, Nordsyrien, Mittelsyrien oder das Libanongebiet und Südsyrien oder Palästina. Sie erhalten durch die verschiedene Höhenlage der beiden Hochschollen und des sie trennenden Einbruchgrabens verschiedenen Charakter und werden durch den Graben selbst in eine Ost- und Westhälfte zerlegt.

In Nordsyrien ist das Schollenland nur mäßig hoch, und die Grabensohle liegt wenig über dem Meere. Obendrein durchfließt sie der Orontes in einem breiten Längstale, um schließlich in einem breiten Quertale nach Westen zum Meere durchzubrechen. Deshalb wird der Verkehr zwischen Küste und Binnenland hier viel mehr erleichtert wie weiter südlich. Allerdings verläuft unfern des Gestades die Westscholle als hohes, geschlossenes Nosairiergebirge (Dschebel el Ansarije, 1780 m), das jedoch im tief eingeschnittenen Orontestal und in der Tiefenfurche zwischen Tarabulus und Homs wichtige Querverbindungen zwischen Meer und Binnenland besitzt. Dagegen geht der östliche Schollenflügel unmittelbar in die mesopotamische Tafel über, und der nur durch gut gangbare Steppen, nicht aber durch eigentliche Wüsten von Syrien getrennte Euphrat nähert sich hier dem Mittelmeere am meisten, nämlich bis auf 170 km (Luftlinie Berlin-Dresden). Dadurch entsteht eine Landbrücke, welche die Verkehrsfeindlichkeit der Syrisch-Arabischen Wüste erheblich einschränkt (vgl. Kap. 7, Anm. 18). Ferner wird das syrische Gestade, weil es quer gegen den vorderasiatischen Verkehrsstrom zum Mittelmeer gerichtet ist und am weitesten von allen Mittelmeerküsten nach Osten reicht, von den Handelsstraßen aus Mesopotamien, Indien und Iran zuerst erreicht. Daher war Nordsyrien stets ein großes Eingangs- und Durchgangsland für den Ueberlandverkehr. Hier endeten die wichtigsten Landwege des antiken und mittelalterlichen Vorderasienhandels, um sich in den Schiffahrtslinien des Mittelmeeres fortzusetzen. Darum gab es im nördlichen Syrien auch schon früh Küsten- und Binnenplätze ersten Ranges wie die Häfen Tripolis (Tarabulus), Ladikije (Laodicea) und Alexandrette (Iskenderun), die Städte Homs (90000 Einwohner), Hama (50—80000 Einwohner) und Antakieh (Antiochia) im Orontestal und die Binnenorte Palmyra und Aleppo.

Unter den Küstenorten Nordsyriens hat neuerdings vor allem

Alexandrette (vgl. S. 52, 84) an der Ostseite des gleichnamigen Golfes, des alten Sinus Issicus, Bedeutung erlangt, namentlich seit es durch eine Zweigbahn an die Bagdadbahn angeschlossen und dadurch eine der wichtigsten Eingangspforten Vorderasiens wurde. Dank dem ausdehnungsfähigen Hinterlande und als bester, sicherster Naturhafen ganz Syriens hat die von Alexander dem Großen zur Erinnerung an seinen Sieg bei Issus gegründete Stadt die einst von Antiochia und Palmyra [5]) vermittelte Aufgabe übernommen, Mesopotamien über die schmalste Stelle der Syrisch-Arabischen Wüste hinweg mit dem Mittelmeer zu verknüpfen. Halbwegs zwischen der Küste und dem Euphrat breitet sich um einen steilen, die verfallene Zitadelle tragenden Tafelberg in einer wohlbewässerten, hügeligen Steppe das Häusermeer der binnenländischen Hauptstadt Nordsyriens und der Nachfolgerin Palmyras, Aleppo oder Haleb, aus. Als Schnittpunkt zahlreicher Karawanenstraßen und nunmehr als Station der Bagdadbahn, sowie der südwärts nach Damaskus führenden Linie ist Aleppo der wichtigste Handelsplatz zwischen Syrien und Mesopotamien, der sogar Damaskus überflügelt hat, weil der von dort nach Bagdad führende Wüstenpfad versandete und ständig von den räuberischen Beduinen bedroht wurde und weil der Oase von Damaskus ein größeres Hinterland fehlt. Früher war Aleppo auch viel mehr als heute der Sitz einer blühenden Industrie, vornehmlich der Weberei. Denn weil die benachbarten Hochgebirge des Taurussystems reichlichere Feuchtigkeit spenden und dadurch im Vorlande eine gleichmäßigere Verteilung der Ackerkrume bedingen, nährt Nordsyrien einen ausgedehnten Weizen-, Oliven- und Baumwollbau. Das wichtigste Baumwollgebiet ist die Gegend von Idlib südwestlich von Aleppo, die ohne künstliche Berieselung nicht unerhebliche Baumwollmengen erzeugt. Obwohl infolge des Wettbewerbes billiger europäischer Fabrikate und durch unzweckmäßige Verwaltungsmaßnahmen Aleppos Gewerbtätigkeit sehr gelitten hat, ist die Stadt mit 250000, nach anderer Schätzung 200—300000 Menschen noch immer die drittgrößte Siedlung (Smyrna, Damaskus, Aleppo) der Asiatischen Türkei.

In Mittelsyrien oder dem Libanischen Syrien erheben sich die Hochschollen im Libanonsystem zu alpiner Höhe, und auch die Grabensohle der Bekaa liegt hier am höchsten, 900 bis 1200 m hoch. Ihr Hauptgepräge erhält diese zweite Landschaft durch den Doppelhorst des Libanon und Anti-Libanon, den der

nur 8—14 km breite, aber 120 km lange Einbruchsgraben der Bekaa oder Coelesyriens meridional durchschneidet [6]). Im mittleren und südlichen Teile ist sie weithin ein einziges großes Ackerfeld, das an Fruchtbarkeit mit Syriens Kornkammer, dem Hauran, wetteifert. Auch der Weinbau nimmt eine bedeutsame Stellung ein. Dagegen herrschen im Norden kümmerliche Steppen vor, und das Kulturland ist auf einen schmalen Streifen längs des Orontes beschränkt. Wo Wasser vorhanden ist, findet sich auch dichter Baumwuchs aus Platanen, Pappeln und Weiden, Nuß- und Maulbeerbäumen. Der nicht befeuchtete Boden dagegen trägt nur niedriges Macchiagebüsch.

Zwei bloß durch eine ganz flache Talwasserscheide voneinander getrennte Flüsse rinnen in der Bekaa nach entgegengesetzter Richtung ab. Sie folgen erst dem großen Längstale Hohlsyriens, durchbrechen aber im Unterlaufe die hindernden Küstenketten in tief eingenagten Quertälern und bringen dadurch ihr Hinterland mit dem Meere in offene Verbindung. Der südliche dieser beiden Flüsse, der seinerseits wieder durch ein stehengebliebenes Schollenstück vom Jordan getrennt wird, ist der Leontes (Löwenfluß) oder Nahr el Litani, der zwischen den alten Phönizierstädten Tyrus (Sur) und Sidon (Saida) mündet. Für den nördlichen Abfluß der Bekaa, den wiederholt genannten Orontes oder Nahr el Asi, war das küstennahe Antiochia das Haupteingangstor, dem der im Altertum schiffbare, späterhin aber versandete und völlig unfahrbar gewordene Flußunterlauf und sein tief aus dem Innern kommendes Tal einen natürlichen Verkehrsweg nach Mesopotamien eröffnete. Zur Zeit seines höchsten Glanzes vermochte Antiochia sogar mit Alexandria in Wettbewerb zu treten und soll als eine der wenigen Großstädte des Altertums über $^3/_4$ Millionen Bewohner gehabt haben [7]). Auch im Mittelalter war es noch bedeutend. Seitdem ist es jedoch durch Erdbeben und Mißwirtschaft immer mehr heruntergekommen und zu einer bescheidenen Mittelstadt namens Antakieh geworden. Ein noch härteres Schicksal hat die einst glänzende Handelsstadt Baalbek oder Heliopolis in der Bekaa betroffen, die jetzt bloß noch ein großes Ruinenfeld mit herrlichen Tempelüberresten ist.

Der Libanon und sein gleichalteriges Gegengebirge Anti-Libanon sind zwei unter sich und der nahen Küste parallele Hochgebirgshorste, das heißt die stehengebliebenen, langgestreckten, plateauartigen Reste einer Kreidekalktafel, deren horizontal ge-

lagerte Schichten an Bruchlinien allseitig in die Tiefe sanken. Die zur schmalen Küstenebene Phöniziens abfallenden und der feuchten Seeluft voll ausgesetzten westlichen Staffeln stellen ebensoviele wasserreiche und fruchtbare Terrassen dar, die von einer regsamen Bevölkerung in ausgedehnte Wein-, Oliven-, Tabaks-, Obst- und Maulbeerbaumpflanzungen verwandelt worden sind und als fruchtbarste und bestbebaute Landschaft Syriens gelten müssen. Neben der Umgebung von Brussa ist der Libanon das wichtigste Gebiet der Türkei für die Erzeugung von Rohseide und für die Herstellung von Stickereien. Der Maulbeerbaum ist gegenwärtig die Charakterpflanze des Gebirges und die Seidenzucht das Hauptgewerbe seiner über 700 Ortschaften verteilten Bewohner, die so dicht gedrängt sitzen, daß das Libanongebiet mit 161 Seelen auf 1 qkm zum Teil übervölkert ist. Eine starke, meist nach Nordamerika gerichtete Auswanderung ist die Folge. Etwa ein Viertel der christlichen Libanonbewohner, denen sich neuerdings auch Mohammedaner aus Syrien angeschlossen haben, ist im letzten Menschenalter nach Amerika gezogen. Doch kehren die meisten wieder zurück, um ihre Ersparnisse zu Hause nutzbringend zu verwerten. Außer dieser Summe lassen sie jährlich etwa 90 Millionen Piaster (16 Millionen Mark) in die Heimat zurückfließen, was ebenfalls günstig auf den Volkswohlstand einwirkt [8]).

So reich belebt die unteren Abhänge des Libanon sind, so nackt und wenig einladend ist der Kamm des Gebirges. Von den hoch gelegenen, wenig tief eingescharteten Pässen und den die Kammhöhe nur wenig überragenden Gipfeln, die über 3000 m Meereshöhe erreichen [9]), wird er nicht sehr stark gegliedert, so daß die Libanonbahn von Beirut nach Damaskus ihn mittels einer 32 km langen Zahnradstrecke überwinden muß. Eichen- und Wacholdergestrüpp vermag die nackten Gesteinsflächen kaum zu verhüllen, wenn auch die Westseite stellenweise noch reicheren Laub- und Nadelwald trägt. Von letzterem haben die prächtigen Zedern (Cedrus Libani) Berühmtheit erlangt. Doch sind die einst stattlichen Bestände, deren schon die Bibel gedenkt, bis auf einen kleinen Hain unter dem Dahr el Kodib verschwunden, und dieser letzte Rest, der etwa 400 Stämme umfaßt, scheint ebenfalls dem allmählichen Aussterben entgegenzugehen, da die Bäume sich nicht mehr fortpflanzen und zum Teil vom Vandalismus der Touristen arg verstümmelt sind [10]). Die lichte Farbe des Kalksteins und die weiße Schneedecke, die in geschützten Schluchten fast

das ganze Jahr hindurch kleine Firnflecken übrig läßt, während sie im Winter den Bahnverkehr öfters Tage lang unterbricht, haben dem Gebirge seinen hebräischen Namen Libanon = Weißer Berg eingebracht. Moränen-Ablagerungen weisen darauf hin, daß zur feuchteren Eiszeit die Schneebedeckung viel ausgedehnter war und zur Bildung kleiner Gletscher führte [11]).

Der Anti-Libanon, das östliche Randgebirge der Bekaa, ist niedriger, aber wilder und verkehrsfeindlicher als sein Gegenüber. Er hat ebenfalls hohe Pässe, fällt stufenförmig nach Osten ab und löst sich in zahlreiche, wohl durch Bruchlinien vorgezeichnete Ketten strahlenförmig gegen den Euphrat hin auf. Weil der vorgelagerte höhere Libanon die vom Meere kommende Feuchtigkeit abfängt, so ist der Anti-Libanon kahl und wasserarm und nimmt landeinwärts immer mehr einen Zug der Oede und Wüstenhaftigkeit an. Im Süden endet er mit dem scharf hervortretenden Massiv des Hermon oder Dschebel es Scheich, das mit 2760 m Meereserhebung zugleich die höchste Zinne des Anti-Libanon ist. Der ganz Palästina überschauende und dem Jordan das Leben gebende Hermon ist niederschlags-, wasser- und waldreicher als das übrige, im Regenschatten gelegene Gebirge. Er war daher die Sommerresidenz der israelitischen Könige und lieferte der Bibel die schönsten Gleichnisse.

Oestlich vom Anti-Libanon breitet sich das weite Senkungsfeld von Damaskus aus. Es dürfte kaum einen größeren Gegensatz geben als den der unmittelbar anstoßenden Wüste und des kahlen Anti-Libanon gegenüber der von zahlreichen Siedlungen belebten Kulturoase mit ihren unabsehbaren Obstbaumwäldern (Aprikose, Olive, Walnuß- und Maulbeerbaum), die von den schlanken Stämmen der das Bau- und Nutzholz liefernden Pappeln und an besonders geschützten Stellen auch von Dattelpalmen überragt werden. Dazwischen blitzen die Wasserflächen der Teiche und die Silberfäden der vom Gebirge herabkommenden Flüsse, die ausgiebig zur künstlichen Berieselung der Weizen-, Gersten- und Maisfelder herangezogen werden. Sie sammeln sich im Barada, der sich im untern, von Morästen und Wasserlachen erfüllten Teile des Senkungsfeldes in einem abflußlosen Sumpfsee verliert. Der Hauptort jenes Paradieses, zugleich die Hauptstadt und das Herz ganz Syriens ist das moscheenreiche Damaskus, ein uralter Sitz der Kultur und ein wichtiger Verkehrsknoten. Von ihm strahlen nach allen Richtungen hin Karawanenwege aus,

während ihn eine von den Franzosen erbaute Fahrstraße und mehrere Eisenbahnen mit der Küste, vor allem mit seinem Hafen Beirut, verbinden [12]). Wenngleich der Suezkanal und der Wettbewerb von Aleppo die Bedeutung von Damaskus nicht unerheblich beeinträchtigt haben, so daß es mehr als eine Stadt der glänzenden Vergangenheit als der Zukunft bezeichnet werden muß, so ist es doch mit 250—500000 Einwohnern die größte oder zweitgrößte Stadt der Asiatischen Türkei und noch immer ein Hauptstapelplatz für den Landhandel, sowie ein Hauptmarkt für die Beduinen der Syrischen Wüste. Auch die Industrie in Seiden-, Leder- und Metallarbeiten ist nicht unwichtig. Allerdings werden die ausgezeichneten Stahlwaren, besonders die weltberühmten Damaszener Klingen, und der nicht minder geschätzte Seidenstoff Damast, dem die Stadt den Namen gab, schon längst nicht mehr hier verfertigt, weil der Mongolenherrscher Timur nach der Eroberung der Stadt ganze Scharen von Handwerkern und Arbeitern nach Innerasien verschleppte, um ihre Geschicklichkeit in seine Dienste zu stellen [13]).

Die Küste Mittelsyriens ist eine ausgeprägte Längsschollenküste mit zahlreichen Ausläufern und Vorsprüngen und mehr oder minder versandeten Abrasionsbuchten, die sich zu kleinen Alluvialebenen von außerordentlicher Fruchtbarkeit fortsetzen und schon früh die Sitze eines regen Umschlagsverkehrs waren. Vor allem lagen hier die einst hochberühmten Hafenstädte Phöniziens [14]), die bis zu den Kreuzzügen ansehnlich blieben, dann aber immer mehr verfielen, weil der Handel andere Wege einschlug, weil zunehmende Verschlammung die Häfen außer Dienst stellte und weil — was den Verfall so vieler Küstenorte des Altertums hauptsächlich verschuldete — für die wachsenden Ansprüche der Seeschiffahrt und die gewaltigen Ausmaße der heutigen Seeschiffe die Flächen- und Tiefenverhältnisse der kleinräumigen antiken Häfen nicht mehr ausreichten. Heute ist trotz wiederholter wirtschaftlicher Krisen Beirut der weit überragende Hauptein- und Ausfuhrplatz Mittelsyriens, der für die gesamte Provinz eine ähnliche Rolle spielt wie Smyrna für Kleinasien. Sein rasches Wachstum und die schnelle Zunahme seiner bunt gemischten, auf 185000 Köpfe geschätzten Bevölkerung verdankt es der blühenden Seidenindustrie und Landwirtschaft des Libanischen Hinterlandes und seiner Stellung als Hafen von Damaskus, so daß die Hafenverhältnisse für den lebhaften Schiffsverkehr schon nicht mehr

ausreichen. Allerdings hat Beirut seit dem Ausbau der Schienenwege mit dem zunehmenden Wettbewerb von Haifa und Tarabulus zu kämpfen. Als Sitz zahlreicher europäischer Schulen und Bildungsanstalten, die von den Eingeborenen eifrig besucht werden, ist die Stadt der geistige Mittelpunkt Syriens, freilich zugleich der Mittelpunkt der jung-arabischen Bewegung.

Im Bereiche der Jordanquellen beginnt die dritte Landschaft, Südsyrien oder Palästina. Hier liegen die beiden Flügel des West- und Ostjordanlandes wieder niedriger, obwohl immerhin noch bis 1100 m hoch. Aber der das ganze Gebiet durchschneidende Jordangraben ist so tief eingesenkt, daß er den Uebergang von der einen zur andern Landeshälfte sehr erschwert.

Das wenig gegliederte Gestade Palästinas ist eine flache, von Dünen umsäumte Schwemmlandsküste, die natürlicher, geschützter Hafenbuchten fast ganz entbehrt und meist bloß offene, bei stürmischem Wetter unbenutzbare Reeden besitzt. Der einförmige Küstensaum ist dadurch entstanden und wächst noch immer weiter, daß die von der vorherrschenden Küstenströmung fortgeführten, namentlich vom Nil gelieferten Sinkstoffe sich längs des Gebirgsfußes wieder ablagerten und eine 20 km breite Strandebene schufen, die somit aufgeschütteter und trocken gelegter Meeresboden ist. Nur an wenigen Stellen treten die Ausläufer des Berglandes unmittelbar an die See heran oder setzen sich in felsigen Inseln und Klippen fort, die z. B. die kleine, für Dampfer unzugängliche Reede von Jaffa (Joppe), des Touristen- und Pilgerhafens für Jerusalem, bilden. Größere Fahrzeuge müssen weit draußen auf offenem Meere vor Anker gehen, und die an sich schon umständliche und nicht ungefährliche Ein- und Ausschiffung wird bei Sturm und starkem Wellengang oft tagelang ganz unmöglich. Trotzdem ist Jaffa der lebhafteste Umschlageplatz Palästinas und hat als Ausgangspunkt des über Jerusalem zur Hedschasbahn führenden Schienenweges einen so raschen Aufschwung genommen, daß seine Bewohnerzahl sich in den letzten 15 Jahren verdreifacht hat (60000).

Die einzige echte Bucht Palästinas ist darauf zurückzuführen, daß quer durch die Küstenniederung der zungenförmig aus dem Berglande vorspringende höhlenreiche Kalkzug des Karmel oder des Heiligen Eliasberges verläuft. Er teilt das Küstentiefland in eine größere Südhälfte mit der grasigen Ebene von Saron und dem Philisterlande und in eine kleinere Nordhälfte mit der Ebene

von Akka [15]) und Haifa. Die von beiden Orten ausgehende Querbahn durchzieht das vom Berge Tabor, einem isolierten Basaltkegel, überragte Einbruchsbecken von Jesreel (Esdrelon), ein altes Seebecken, das als Sammelstelle wichtiger Straßen die Rolle des großen Schlachtfeldes von Palästina gespielt hat. Durch sie führt der bequemste Zugang zur Kornkammer des Hauran, den auch die Bahn benutzt, um dieses Gebiet mit dem Mittelmeer zu verbinden. Namentlich Haifa ist rasch zum Haupthafen für Hauranien geworden und besorgt zum Schaden von Beirut auch einen erheblichen Teil des Großhandels von Damaskus.

So fruchtbar der tiefgründige, wohlbewässerte Humusboden der Küstenebene ist, so arm an Wasser und Ackerkrume sind die Karstflächen des inneren Gebirgslandes. Der durch Brüche aufgelöste Horst des Westjordanlandes sinkt steil zum Ghor, sanfter und treppenförmig zum Meere ab und ist durch die zerstörenden Kräfte der Luft und des Wassers in ein flachwelliges Berg- und Hügelland ohne sonderlich hervorragende Gipfel umgewandelt. Fruchtbar in engerem landwirtschaftlichem Sinne war das Bergland nie und wird es auch wohl kaum werden, und bloß den anspruchslosen Wüstenbewohnern, die ja die Israeliten bis zur Eroberung ihres Einwanderungsgebietes waren, mochte Palästina als ein Land erscheinen, in dem »Milch und Honig fließt« [16]). Besonders der südlichste Teil, Judäa, ist mit seinem sonnenverbrannten Felsboden stets ein Land der Dürre gewesen und geht auf der im Regenschatten gelegenen Abdachung zum Toten Meere geradezu in eine von Höhlen und tiefen Schluchten erfüllte Einöde, die Felswüste Juda, über. Freundlicher ist das weidereiche Samaria und noch mehr dank der Nachbarschaft des wasserspendenden Libanon das grasige Galiläa mit seinen Weingärten und Obstbaumhainen.

Aus der weitgehenden Durchschluchtung erklärt sich die geringe Wegsamkeit Palästinas und das Vorhandensein vieler natürlicher fester Lagen, an die fast alle älteren Plateausiedlungen geknüpft sind, z. B. Nazareth (En Nasira), Sichem (Nabulus), Betlehem (Bet Lahm), das uralte Hebron (El Chabil), eine der ältesten Residenzen auf Erden, und andere berühmte Stätten der Bibel, die jedoch heute bloß stille Mittel- und Kleinstädte sind. Eine Ausnahme macht mit 110000 Bewohnern, darunter zwei Drittel Juden, Jerusalem, türkisch El Kuds. Auf drei Seiten von steilen Talschluchten umrahmt, ist es nur auf einer Seite leicht

zugänglich und war deshalb hier stark befestigt. Dann lag es im Kreuzungspunkte einer meridionalen mit einer von der Küste zum Ostjordanlande ziehenden Verkehrsstraße, der jetzt die von Jaffa ausgehende Eisenbahn folgt. Daher wurde schon früh auf der reizlosen Felszunge die Siedlung Urusalim gegründet, die noch Jahrhunderte nach der Einwanderung der Israeliten ihre Selbständigkeit behauptete und erst von David erobert und an Stelle von Hebron zur Hauptstadt des Jüdischen Reiches gemacht wurde. Als heilige Stadt der Juden, Christen und auch der Mohammedaner reich an biblischen Erinnerungen und verehrungswürdigen Stätten [17]), gewann Jerusalem später vor allem auf religiösem Gebiete Bedeutung und hat sich neuerdings — ein Spiegelbild des allgemeinen Aufschwunges Palästinas — nicht zum wenigsten dank dem wachsenden Pilger- und Touristenverkehr so rasch entwickelt, daß vor den Toren neue Vorstädte entstanden, von denen die Jaffavorstadt die vornehmste und am meisten europäische ist.

Das Ostjordanland steigt in mehreren mauerartigen Steilstufen aus dem Ghor zu einer weiten Hochfläche aus Kreidekalk an. Ihr steppenhafter, sandig-steiniger Boden wird von Trockentälern zerfurcht und liegt höher als das Westjordanland, weshalb er schon im Altertum im Gegensatze zu Kanaan = Tiefland als Aran oder Hochland bezeichnet wurde. Ostwärts geht das immer öder werdende Tafelland in die Syrisch-Arabische Wüste über [18]). Der höhere Westrand dagegen und noch mehr der gewaltige Basaltstock des Hauran = Höhlenland (1840 m) fangen die vom Meere kommenden Luftströmungen auf und sind deshalb durch größere Feuchtigkeit, bessere Kulturfähigkeit und ein reicheres, dem Jordan tributäres Flußnetz ausgezeichnet. In den im Regenschatten gelegenen Gebieten ist allerdings der Hauran eine Wüste schlimmster Art. Ausgebrannte Vulkankegel und Maare wechseln mit düsteren Lavaströmen und Basaltdecken, dunklen Steinfeldern und lockeren Tuffschichten ab: eine schwer gangbare und leicht zu verteidigende Einöde, die stets eine willkommene Zufluchtsstätte war und wegen der gut zu bearbeitenden Tuffe eine Unzahl von Höhlendörfern enthielt. Außer ihnen erinnern die Trümmer zahlreicher Ortschaften mit Teich- und Brunnenanlagen, Wasserleitungen und unterirdischen Wasserbehältern an die einst blühende Kultur dieses im Altertum dicht besiedelten, aber seitdem verödeten und entvölkerten Gebietes, das heute die hauptsächlichste Wohnstätte

der aus dem Libanon ausgewanderten Drusen ist. Wo jedoch die Feuchtigkeit sich niederschlägt oder aufgesammelt wird, dort ist die rotbraune Verwitterungskrume des vulkanischen Zersetzungsbodens überaus fruchtbar und trägt, wie in der dem Hauran vorgelagerten, weithin völlig baumlosen Ebene Nukra, unabsehbare Weizenfelder, Rebenpflanzungen, Olivenwälder und Obsthaine. Auch die Viehzucht ist bedeutend. Vor allem macht aber der Getreidebau das Haurangebiet zur Kornkammer Syriens, die selbst in schlechten Jahren noch über den eigenen Bedarf hinaus erzeugt. Durch die Hedschasbahn und die Zweiglinie nach Haifa ist diesem wichtigsten wirtschaftlichen Zentrum des Ostjordanlandes der Weg zum Meere und zum Weltverkehr geöffnet [19]).

Syrien-Palästina ist durch seine Küstenlage ein Grenzland mittelmeerischen Klimas, mittelmeerischer Pflanzenwelt und Kultur gegen die große Trockenregion des Innern. In den meeresnahen Niederungen und Hügelländern herrscht das ganze Jahr hindurch das warme, milde Mediterranklima mit einer mittleren Jahrestemperatur von $+21^0$ C, die im Jordanspalt, der heißesten und trockensten, schon einen tropischen Einschlag aufweisenden Landschaft Palästinas, bis auf $+24^0$ C steigt. Dagegen sinkt auf den Plateau- und Bergländern beiderseits des Ghor das Jahresmittel bis auf $+16^0$ C, und in den höheren Binnenlagen sind — ganz abgesehen vom Libanon — starke Schneefälle und allwinterlich wiederkehrende Fröste nichts Ungewöhnliches. Der Niederschlag, den die vom Meere kommenden Westwinde mitbringen, nimmt landeinwärts rasch ab, bis schließlich der Herrschaftsbereich der Wüste mit ihren spärlichen und ganz unregelmäßigen Regenfällen beginnt. Der größere Teil Syriens und Palästinas hat zwar keine geringere Niederschlagshöhe als das Deutsche Reich. Aber die Wärme und damit auch die Verdunstung ist viel stärker als bei uns, und die Regen gehen, der Eigenart des Mittelmeerklimas entsprechend, hauptsächlich im Winter nieder, während sie im Sommerhalbjahr ganz oder fast ganz fehlen und durch den starken Nachttau ersetzt werden müssen. Außerdem wechseln Menge und Stärke des Niederschlages und die Dauer der Regenzeit von Jahr zu Jahr erheblich und machen die Erträge unsicher oder geben Veranlassung zu Mißernten. Von der Niederschlagsmenge und ihrer Verteilung auf die für Aussaat und Reife besonders wichtigen Monate, von den Früh- und Spätregen, hängt in erster Linie der Ausfall der Ackerfrüchte, vornehmlich der Getreide-

arten ab, deren Anbau im allgemeinen ohne künstliche Berieselung erfolgt[20]). Nur auf der den feuchten Seewinden zugekehrten Westabdachung des höchsten Erhebungssystems, des Libanon, sind die Niederschläge stärker, anhaltender und gleichmäßiger, weshalb sich hier die üppigste Vegetation in dem sonst viel kahleren Syrien findet. Denn der charakteristische Hauptzug des Klimas unseres Gebietes ist die Trockenheit, und da überdies das Wasser rasch im durchlässigen Kalkstein versickert, so fehlt es vielerorts an genügender Befeuchtung.

Zu allen Zeiten war daher Syrien-Palästina nur ein Land mäßiger Fruchtbarkeit, und weil die Kulturvegetation ganz wesentlich vom Wasser abhängt — bloß das Getreide und andere anspruchlosere Nutzpflanzen wie Weinrebe und Oelbaum vermögen ohne künstliche Wasserzufuhr auszukommen —, so war ein ausgedehntes System künstlicher Berieselungsanlagen für den Gartenbau notwendig. Wo sie verfielen, dort verödete das Land, so daß auch hier nicht klimatische Aenderungen, sondern Mißwirtschaft und Vernachlässigung die Lebensbedingungen der Landwirtschaft verschlechtert haben[21]). Wenn aber heute neben ertragreichen Kornkammern weithin wasser- und humusarme Strecken auftreten, so weisen andrerseits viele verlassene und menschenleer gewordene Striche durch die Menge ihrer Ruinen darauf hin, daß sie einst dicht bewohnt waren und daß sie durch entsprechende Maßnahmen wieder zu neuer Fruchtbarkeit erweckt werden und vielen Ansiedlern neue Heimstätten bieten können. Aus klimatischen Gründen war das Land auch stets wald- und wasserarm, so daß schon im Altertum getrockneter Dünger als Brennstoff benutzt wurde. Die Gebirge sind kahl oder nur mit fahlgrüner Macchia und mit Opuntien (Feigenkakteen) bekleidet, die blaßgraue Flecken auf dem hellen Kalkstein bilden.

Syriens wirtschaftliches Schwergewicht beruht auf der Landwirtschaft, die den größten Teil der Bevölkerung ernährt und die hauptsächlichsten Ausfuhrgegenstände liefert. Obwohl durch Boden und Klima erschwert, wird sie bei dem Mangel an mineralischen Rohstoffen[22]) stets die vornehmste Trägerin des Erwerbslebens bleiben. Hinter ihr, deren jährlichen Gesamtwert man auf rund 700 Millionen Francs berechnet, treten alle andern Erwerbszweige mit zusammen 130 Millionen Francs Gesamtwert entschieden zurück. Außer dem Getreide wird vor allem Wein angebaut[23]). Den wichtigsten Zweig der Landwirt-

schaft machen jedoch die Baumkulturen aus (Oliven, Agrumen und andere Südfrüchte, Obstarten, Maulbeerbäume), deren hohe Erträge ihre systematische Einbürgerung und Ausdehnung nahe legen. Am geeignetsten hierfür ist die Küstenniederung mit ihrem Wasserreichtum und ihrem milden Klima. Hier hat sich besonders die Pflege der auf künstliche Berieselung angewiesenen Agrumen entwickelt, und hier findet zugleich der wertvolle Oelbaum seine Hauptstätte. Seine Früchte, die Oliven, werden teils im Lande verzehrt, teils in ansehnlichen Mengen zu Oel und Seife verarbeitet und ausgeführt.

Nicht unbeträchtlich ist ferner die Viehzucht, namentlich die Schaf- und Ziegenzucht. Die Küstenfischerei bringt ebenfalls nennenswerte Erträge ein.

Syrien ist auch ein Land mannigfacher einheimischer Handwerke und Gewerbe. Den Wettbewerb der europäischen Fabrikate vermochten sie allerdings nicht auszuhalten. Doch leisten sie auf den Gebieten der Seidenweberei und Teppichherstellung, daneben in Baumwoll- und Wollverarbeitung, in Oel- und Seifengewinnung noch immer Tüchtiges. Allein im Libanongebiet gibt es 150 Seidenspinnereien, die freilich bloß klein sind. Zählt man doch in ganz Syrien kaum ein Dutzend Fabrikbetriebe mit mehr als 100 Arbeitern!

Als ein wichtiger Faktor im Wirtschaftsleben darf schließlich die Religion nicht übersehen werden. Das gilt vor allem für Palästina, da es als Wiege der drei monotheistischen Religionen das heiligste Land der Christen und Juden ist, dem auch die Mohammedaner Verehrung zollen. Wie religiöse Gründe im Mittelalter die ganze abendländische Christenheit in den Kreuzzügen zur Wiedereroberung des heiligen Landes in Bewegung setzten, so sind sie in anderer Weise noch jetzt wirksam. Denn fast die gesamte gebildete christliche Welt interessiert sich für Palästina. Kirchliche Vereine, Gesellschaften und Missionsinstitute, soweit sie nicht im Dienste ausländischer Interessenförderung stehen, sind an der wissenschaftlichen, vornehmlich durch religiöse Beweggründe getragenen Erforschung des Landes beteiligt. Der ebenfalls hauptsächlich durch religiöse Triebkräfte genährte Touristen- und Pilgerverkehr läßt jährlich einen reichen Geldstrom ins Land fließen [24]) und hat auch dessen Verkehrsentwicklung günstig beeinflußt. Die erste Eisenbahn in Syrien-Palästina, die 1892 vollendete Strecke Jaffa-Jerusalem, diente und dient in erster

Linie der Beförderung der Vergnügungsreisenden und Wallfahrer. Ebenso nimmt die große mohammedanische Pilgerbahn nach Medina, deren Bau auf religiöse Ursachen zurückzuführen ist, ihren Ausgang in Damaskus, dem Sammelplatze der syrischen und kleinasiatischen Mekkapilger. Der steigende Fremdenverkehr, die Erschließung neuer Ackerbaugegenden durch die Eisenbahnen und die Zunahme der Bevölkerung haben neuerdings eine kräftigere Aufwärtsbewegung des palästinischen Handels zur Folge gehabt.

Wegen seiner natürlichen Isolierung kann man Palästina nicht wohl ein Durchgangsland des Welthandels nennen. Dagegen ist Syrien eine Landbrücke zwischen Meer und Wüste und durch seine glückliche geographische Lage eines der wichtigsten Durchgangsländer zwischen Asien und Afrika, zwischen den uralten Kulturstaaten am Euphrat und Nil und zugleich die einzige Landverbindung zwischen den nördlichen und südlichen Gebietsteilen des Osmanischen Reiches. Diese Begünstigung, die freilich immer wieder feindliche Heere und fremde Eroberer anlockte, spiegelt sich in dem immerhin gut entwickelten Schienennetz wider, das auch hier die völlig fehlenden Binnenwasserstraßen ersetzen muß und nicht wenig zum Wiedererwachen des Landes beigetragen hat. Vier Querbahnen — die fünfte und nördlichste ist die Zweiglinie von Iskenderun zur Bagdadbahn — verbinden die Küste mit der großen Längsader der das Hinterland durchziehenden Hedschasbahn und erschließen die fruchtbaren Binnenlandschaften, die nicht zu weit vom Meer entfernt sind und nicht wie anderwärts von übermäßig ausgedehnten dürren Strecken durchsetzt werden. Die zahlreichen, aber meist kurzen Schienenwege von rund 1700 km Gesamtlänge gehörten bis zum Kriegsausbruche mit Ausnahme der Hedschasbahn französischen Gesellschaften. Der Weltkrieg selbst hat das Wirtschafts- und Verkehrsleben Syriens mehr gefördert als eine lange Reihe von Friedensjahren und sich in diesem wichtigen türkischen Grenzlande gegen das englische Aegypten durchaus als Kulturbringer erwiesen. Denn außer Eisenbahn-, Telegraphen- und Straßenbauten zu strategischen Zwecken wurden neue Siedlungen gegründet, Fabriken und Werkstätten für Heeresbedarf errichtet und in der Wüste zahlreiche Brunnenbohrungen vorgenommen. Auch die syrische Küste mit ihren vielen, freilich meist nur kleinen, schlechten und unvollkommenen Häfen hat von jeher einen lebhaften Verkehr angezogen. Ist doch Syrien,

durch die Wüste im Rücken abgesperrt, in seinen Handelsbeziehungen ganz wesentlich auf die See hingewiesen. Heute sind die Häfen Iskenderun, Beirut und Haifa, sowie die Binnenstädte Damaskus und Aleppo die wichtigsten Stapel- und Handelsplätze des Landes.

Alles in allem ist Syrien nächst dem westlichen Kleinasien das am besten entwickelte Land der Türkei und innerhalb des arabischen Volkstums zweifellos der fortgeschrittenste Teil des Staates. Kein Wunder, daß es schon lange fremde Aufmerksamkeit und Begehrlichkeit wachgerufen hat. Vor allem hat es Frankreich verstanden, durch eine zielbewußte, geschickte und kostspielige, aber auch erfolgreiche Propaganda, durch Schul- und Missionstätigkeit und dadurch, daß fast alle Eisenbahnen von französischen Gesellschaften gebaut wurden, in Syrien maßgebenden Einfluß zu gewinnen und sich hier ein wichtiges Interessengebiet zu schaffen. Daneben ist England nicht müßig geblieben [25]). Wie sich Frankreich zur Schutzmacht der katholischen Christen des Orients aufgeworfen hat, so beschirmt Rußland die orthodoxen Glaubensgenossen und hat durch Gründung zahlreicher Schulen und mächtiger, festungsartiger Hospize für seine ins heilige Land ziehenden Pilger gesorgt [26]).

Syrien-Palästina birgt auf 190—220000 qkm Fläche $2^1/_2$—4 Millionen Menschen und gehört zu den dichter bevölkerten Teilen des Orients. Am stärksten besiedelt sind der Westabhang des Libanon und das Senkungsfeld von Damaskus, der Hauran und die Ebene Jesreel. Die Eingeborenen zeichnen sich durch geistige Rührigkeit aus und sind infolge der wechselvollen Geschichte und mannigfacher Völkerstürme das Ergebnis vielfacher ethnischer Durchmischungen. Seit langem sind sie jedoch vollständig arabisiert und zum guten Teile überhaupt aus seßhaften und nomadischen Arabern zusammengesetzt. Auch die arabische Sprache und mohammedanische Religion sind allgemein herrschend, während die Türken, seit 1507 die politischen Herren des Landes, nur als Beamte, Offiziere und Soldaten vertreten sind.

Als »alter Stamm«, der trotz vielfacher Bedrückungen und Beeinflussungen an seiner nationalen Eigenart zäh festgehalten hat, heben sich aus diesem Völkerdurcheinander die Juden heraus. Ein hafenloses Gestade im Westen, an dessen Nordrande obendrein die Phönizier saßen, während den Südrand die erst spät und nach Jahrhunderte langen Kämpfen unterworfenen Philister

inne hatten [27]), ein Hochgebirge im Norden, Wüsten im Süden und Osten, dazu die in einem abflußlosen Binnensee endende Hauptwasserader des Landes, deren Tal als Verkehrsstraße wenig in Betracht kam: alle diese Ursachen bedingten eine solche Isolierung Palästinas, daß sich die Israeliten in ihrem rings herum abgesperrten Wohngebiete zu einem besonderen Volke entwickeln konnten. Sie sind stets echt kontinentale Ackerbauer und Hirten gewesen, die in natürlicher Abgeschlossenheit ganz sich selbst lebten und niemals ein Seevolk waren. Vielmehr ließen sie ihren Außenhandel durch die Phönizier besorgen, die wiederum als ausgeprägtes See- und Küstenvolk gern Anlehnung an eine größere Landmacht suchten. Eine solche war das Königreich Israel, das jedoch selbst zur Zeit seiner weitesten Ausdehnung niemals den Umfang unserer Rheinprovinz überschritten hat. Bei wiederholten Eroberungen wurde ein erheblicher Teil der stets bloß geringzähligen Bevölkerung Palästinas in die Sklaverei verkauft oder in entlegene Gegenden verpflanzt. Schließlich haben sich die Israeliten in alle Welt zerstreut, um als internationales Handelsvolk bis auf den heutigen Tag fortzubestehen. In den letzten Jahrzehnten hat ein starkes Rückströmen jüdischer Einwanderer nach Palästina eingesetzt. Hierbei handelte es sich meist um Volksgenossen aus Rußland, Galizien und Rumänien, die mit Unterstützung jüdischer Wohlfahrtsgesellschaften im einstigen Stammlande angesiedelt und teilweise zu zahlreichen Ackerbaukolonien vereinigt wurden (vgl. S. 153 fg.).

Einen nicht unwesentlichen Bruchteil der Bewohnerschaft der Küstenstädte machen endlich die Europäer aus. Von ihnen beanspruchen besonderes Interesse die Acker-, Wein- und Obstbaukolonien der schwäbischen Templer bei Jaffa, Haifa, Sarona und Jerusalem. Den erfolgreichen Bemühungen der württembergischen Bauern ist nicht zum wenigsten die Einbürgerung der Agrumen- und Olivenkultur und des Weinbaues in Palästina zu verdanken (vgl. S. 157).

Th. Fischer, Palästina. Geogr. Zeitschrift 2 (1896), S. 241—261, 319—331. Auch enthalten in: *Th. Fischer*, Mittelmeerbilder Bd. 1 (Leipzig 1906), S. 74—153.

V. Cuinet, Syrie, Liban et Palestine. Géographie administrative etc. Paris 1891/96.

A. Kirchhoff, Palästinakunde zur Erläuterung der biblischen Geschichte. Halle 1898.

M. Hartmann, Beiträge zur Kenntnis der syrischen Steppe. Ztschr. d. Deut-

schen Palästinavereins 22 (1899), S. 127—149, 153—177; 23 (1900), S. 1—77, 97—158 [1]).

M. Blanckenhorn, Grundzüge der Geologie und physischen Geographie von Nord-Syrien. Berlin 1891.

M. Blanckenhorn, Syrien, Arabien und Mesopotamien. Handbuch der regionalen Geologie V, 4 (Heidelberg 1914).

M. Blanckenhorn, Syrien und die deutsche Arbeit. Deutsche Orientbücherei Heft 18 (Weimar 1916).

P. Schulz, Syriens Rolle im Welthandel. 17.—19. Jahresbericht d. Württemb. Zentralvereins für Handelsgeographie, Stuttgart 1901, S. 65—145.

F. W. P. Lehmann, Länder- und Völkerkunde Bd. 2 (Neudamm 1901), S. 225—236.

W. Sievers, Asien. 2. Auflage, Leipzig und Wien 1904, S. 106—110, 114—115, 117—119, 138—146.

W. Sievers, Allgemeine Länderkunde. Kleine Ausgabe Bd. 2 (Leipzig und Wien 1907), S. 145—151.

Der Zionismus und seine Bedeutung für Palästina. Export 1911, S. 283—285.

E. Mygind, Syrien und die türkische Mekkapilgerbahn. Angewandte Geographie II, 11 (Halle 1906).

O. Warburg, Syrien als Wirtschafts- und Kolonisationsgebiet. Schriften der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft Heft 5 (Berlin 1907).

H. Auhagen, Beiträge zur Kenntnis der Landesnatur und der Landwirtschaft Syriens. Beiträge über Land- und Forstwirtschaft im Auslande Nr. 16 (Berlin 1907).

G. Hölscher, Landes- und Volkskunde Palästinas. Sammlung Göschen, Leipzig 1907.

H. Guthe, Palästina. Land und Leute, herausg. von *A. Scobel* Bd. 21 (Bielefeld und Leipzig 1908).

E. Banse, Syrische Fragmente. Geogr. Zeitschrift 15 (1909), S. 571—589.

E. Banse, Der Orient Bd. 2 (Aus Natur und Geisteswelt 1910), S. 78—92.

E. Banse in *Andree-Heiderich-Sieger*, Geographie des Welthandels Bd. 2 (Frankfurt a. M. 1912), S. 269—280.

E. Banse, Die Türkei. 2. Auflage, Braunschweig 1916, S. 310—372.

P. Rohrbach, Die wirtschaftliche Bedeutung Westasiens. Angewandte Geographie I, 2 (2. Auflage, Halle 1908).

K. Baedeker, Palästina und Syrien. Handbuch für Reisende. 7. Auflage, Leipzig 1910.

Meyers Reisebücher: Palästina und Syrien. 5. Auflage, Leipzig 1913.

J. Hann, Handbuch der Klimatologie Bd. 3 (3. Auflage, Stuttgart 1911), S. 90—92, 171.

Johann Georg, Herzog zu Sachsen, Tagebuchblätter aus Nordsyrien. Leipzig 1912.

E. Wagner, Kurze Landeskunde von Palästina. 2. Auflage, Leipzig 1912.

De Torcy, La Syrie. La Géographie 27 (1913), S. 161—197, 429—459.

M. de Jonge, Das moderne Palästina. K. C.-Blätter 4 (1913), S. 21—26, 52—57. Auch enthalten in: Asien 14 (1917), S. 187—192, 206—212.

1) Die Zeitschrift des Deutschen Palästinavereins enthält eine Fülle von Aufsätzen zur Landes- und Volkskunde Syriens und Palästinas.

A. Philippson, Das Mittelmeergebiet. 3. Auflage, Leipzig und Berlin 1914, S. 46, 76—77, 121, 235.

A. Philippson, Das Türkische Reich. Weimar 1915, S. 28—32.

D. Trietsch, Palästina-Handbuch. 2. Auflage, Berlin 1910.

D. Trietsch, Levante-Handbuch. 3. Auflage, Berlin 1914, S. 191—192, 401—406.

D. Trietsch, Deutsche und jüdische Kolonisation in Palästina. Koloniale Rundschau 1915, S. 336—355.

D. Trietsch, Baumkulturen in Syrien und Palästina. Koloniale Rundschau 1916, S. 376—387.

D. Trietsch, Spezialkulturen in Syrien und Palästina. Ebd. 1917, S. 26—39, 114—124.

A. Ruppin, Syrien als Wirtschaftsgebiet. Beiheft Nr. 3/5 zum Tropenpflanzer 1916.

Aufblühen der Sinaihalbinsel und Südpalästinas. Geogr. Zeitschrift 22 (1916), S. 697.

O. Quelle, Die syrische Auswanderung nach Süd- und Mittelamerika. Mitteilungen des Deutsch-Südamerikanischen Instituts 1916, S. 118—122.

G. Herlt, Die wirtschaftlichen Zukunftsaussichten Syriens. Weltwirtschaft 7 (1917), S. 15—17.

E. Oehlmann, Die Sinaihalbinsel und Syrien. Geogr. Anzeiger 18 (1917), S. 197—201.

L. Schulemann, Zur nordsyrischen Seidenindustrie. Archiv für Wirtschaftsforschung im Orient 2 (1917), S. 109—132.

E. W. G. Masterman, Palestine: its resources and suitability of colonization. Geographical Journal 50 (1917), S. 12—32.

F. C. Endres, Palästina, Volk und Landschaft. Länder und Völker der Türkei. Neue Folge, 1. Reihe, Heft 4 (Leipzig 1917).

---

8. Türkisch-Arabien und die Hedschasbahn.

Größe, geologischer und tektonischer Bau, Oberflächengestaltung, Klima und Bewässerung, Bevölkerung und politische Verhältnisse Arabiens. Britisch-Arabien. Türkisch-Arabien und seine Einzellandschaften. Die Pilgerzüge und Pilgerstraßen nach Mekka. Die heiligen Städte Mekka und Medina. Das feuchte Südwest-Arabien oder Jemen: Wirtschafts- und Verkehrsleben, Kaffeebau, Siedlungen und Bevölkerung. Politische Verhältnisse in Türkisch-Arabien. Das Kalifat. Entstehung und Bau, Verlauf und Bedeutung der Hedschasbahn.

Nach Süden hin und landeinwärts geht das syrische Schollenland und die mesopotamische Tafel ohne scharfe Grenzen in das Tafelland Arabiens, des südlichsten Gliedes Vorderasiens und Türkisch-Asiens, über. Die viereckige, ungegliederte Landmasse stellt durch ihre Größe und Abgeschlossenheit fast einen Erdteil im Kleinen dar. Denn Arabien ist mit 2,7—3 Millionen qkm

Fläche die größte Halbinsel Asiens und der ganzen Erde, die das Deutsche Reich reichlich fünfmal an Ausdehnung übertrifft. Zwischen den tief eingreifenden Golfen des Roten und Persischen Meeres gelegen und im Süden vom Indischen Ozean bespült, bildet sie als »Klein-Afrika« in allen Beziehungen die Fortsetzung der nordafrikanischen Wüstentafel und des Tafellandes Abessinien, mit denen sie trotz räumlicher Trennung in viel festerem Zusammenhange steht als mit dem Erdteil Asien.

Das geologische Grundgerüst Arabiens bilden Granite und kristallinische Schiefer, die meist von jüngeren Formationen überlagert werden und zwar vornehmlich von Kalk- und Sandsteinen der Kreide- und Tertiärzeit. Im Tertiär wurde das Schollenland von Verwerfungen umrandet und durchsetzt, und an den Bruchspalten drangen besonders längs der Westseite gewaltige Massen dunkler Basalte empor, neben denen noch viele erloschene Krater an die einst so lebhafte vulkanische Tätigkeit erinnern. Ausgedehnte Lavafelder mit wild zerrissener, kümmerlich bewachsener, schwarzer Oberfläche sind vor allem die Harras zwischen Mekka und Medina. Weite Räume erfüllt auch der aus der Gesteinszertrümmerung noch jetzt hervorgehende Wüstensand, wobei die leicht zerstörbaren Sandsteine die hauptsächlichsten Träger der das Innere Arabiens einnehmenden Sandwüsten sind. Das gegensatzreiche Kontinentalklima, dessen Temperaturen sich zwischen glühender Tageshitze und nächtlicher Reif- und Eisbildung bewegen, zersprengt selbst den härtesten Fels und führt unter Mitwirkung der zerkleinernden und transportierenden Tätigkeit des Windes zur Entstehung völlig pflanzenloser, rötlich gefärbter Sandflächen. Der Wind treibt die lockeren Massen zu Wanderdünen zusammen, die wie die Meereswellen aufeinanderfolgen und ständig hin- und herwandern.

Die orographische Grundform der gewaltigen Halbinsel ist ein 1000—1300 m hohes Tafelland, das sich ostwärts zum Persischen Meerbusen und nach Mesopotamien langsam abdacht, während es an der West- und Südküste und längs des südlichen Teiles der Ostküste von hohen Gebirgszügen umrahmt wird. Diese von Verwerfungen und von der Erosion zerklüfteten und von Wadis zerschnittenen Randgebirge, die in Oman und Jemen über 3000 m Meereserhebung erreichen, fallen steil gegen das Innere, aber noch viel schroffer und stufenförmig nach außen ab. Hier enden sie an einem flachen Vorlande aus Korallenkalk und jungen

Anschwemmungen, das am Roten Meere Tehama oder Tihamma heißt und wegen des trocken-heißen Klimas eine oasenarme Wüste ist. Der unwirtliche Strand nährt bloß Salzpflanzen und wird von Sanddünen, Untiefen und gefährlichen Korallenriffen abgesperrt oder weithin von Koralleninseln umsäumt. Da die rasch fortschreitende Versandung die Hafenbuchten mit Abschneidung und Zuschüttung bedroht, so trägt das Gestade durchaus den Charakter einer verschlossenen, verkehrsfeindlichen Küste. Auch das Innere und damit der größere Teil Arabiens besteht in der Hauptsache aus wasserarmen, spärlich bewohnten Wüsten und Steppen und stellt ein in seinen Oedwirkungen abgeschwächtes Bild der Sahara dar, weil die Randgebirge die von den umgebenden Meeren kommende Feuchtigkeit auffangen. Meist sind sie allerdings nicht hoch genug, um die Wolken in stärkerem Maße zu Steigungsregen zu verdichten, so daß sie, vom kühleren Meer ins heiße Innere hineinwehend, sich immer mehr von ihrem Taupunkte entfernen und bloß ein kümmerliches Pflanzenkleid hervorrufen. Wo jedoch, wie in Jemen und Oman, die Gebirge zu beträchtlicherer Höhe aufragen und dadurch mehr Feuchtigkeit zu binden vermögen, dort werden sie die Spender reichlichen Wassers und nähren eine Flora von tropischer Art.

Das Klima Arabiens ist im Südwesten, in der Landschaft Asir und noch mehr in Jemen, bereits tropisch, indem die vom Südwest-Monsun des Indischen Ozeans hervorgerufenen Niederschläge an eine sommerliche Regenzeit gebunden sind, während deren Dauer sie täglich einige Stunden in Strömen herniederrauschen. Dagegen ist das Klima der übrigen Halbinsel warm und trocken und steht unter der Herrschaft der Winterregen des subtropischen Mittelmeergebietes. Die jährliche Niederschlagsmenge ist aber gering und kann auch durch den reichlichen Taufall nicht ausgeglichen werden. In der von einem wolkenlosen Himmel bestrahlten Tehama bleibt der Regen oft jahrelang aus, und die Wüstenhaftigkeit des Innern ist in erster Linie das Ergebnis der überaus spärlichen und unregelmäßigen Regenfälle. Die Lufttemperatur erreicht hohe Beträge. Im Glutkessel des Roten Meeres sind Schattentemperaturen von $+ 50^0$ C und darüber nichts Ungewöhnliches, und das Rote Meer selbst ist mit 34^0 C Wasserwärme das wärmste aller Weltmeere. An der Südküste sind im Winter noch Schattentemperaturen von $+ 40^0$ C beobachtet worden, und in den Wüsten des Innern gehört im Sommer

eine Tageswärme von + 45° C durchaus nicht zu den Seltenheiten. Doch stehen ihr — entsprechend dem extremen Kontinentalklima jener Binnenlandschaften — empfindliche nächtliche Abkühlungen und winterliche Kältegrade bis — 10° C gegenüber. Auch mit zunehmender Meereshöhe und von Süd nach Nord nimmt die Wärme rasch ab, so daß die nördlichen Wüsten und die höchsten Erhebungen der Randgebirge im Winter eine Schneedecke tragen. Auf dem Hochlande von Sana (2200 m) gibt es im Winter fast jeden Morgen Frost und Eis, worauf das Thermometer mittags bis auf + 20° C und darüber steigt.

Aus klimatischen und orographischen Gründen ist das ganze Innere, Dreiviertel der Halbinsel, ein einziges abflußloses Gebiet, dessen Hauptwasserscheide wegen der großen Meereshöhe des westlichen Randgebirges nicht allzuweit vom Roten Meere verläuft. Das trocken-heiße und äußerst niederschlagsarme Klima ist die Ursache, daß in einem Lande, $^1/_3$mal so groß wie Europa, kein einziger, ständig Wasser führender Fluß das Meer erreicht. Selbst in Jemen, wo Wolkenbildung und Regenfall reichlich und häufig sind und eine Menge wassererfüllter Täler geschaffen haben, dringt kein ausdauernder Fluß bis zum Meere vor. Denn entweder versiegen die Gebirgsbäche bald im trockenen Vorlande, oder sie werden durch die künstliche Berieselung, der sie das erforderliche Naß liefern müssen, so erschöpft, daß die Zufuhr nicht mehr ausreicht, um der die Feuchtigkeit schnell aufzehrenden Gluthitze der Küstenebene und des Roten Meeres entgegenzuwirken. Dafür werden die Randgebirge, die Küstenebene und das Binnenland von zahllosen Trockentälern oder Wadis zerschnitten, die zweifellos ein Werk der Wassererosion sind, wenn sie auch nur vorübergehend nach Regenfällen oder während der Schneeschmelze von brausenden Wildbächen durchströmt werden. Vielleicht sind die meisten dieser tiefen Schluchten zur feuchteren Pluvialzeit, die hier an die Stelle der Eiszeit trat, ausgearbeitet worden [1]). Doch findet sich in ihnen ständig ein unterirdischer Grundwasserstrom als Träger und Nährer der Oasen, die darum in ihrer Verbreitung meist an die Wadis gebunden sind. Sie ermöglichen Seßhaftigkeit und Berieselungskulturen, vor allem die Pflege des einzigen allbeherrschenden Nutz- und Nahrungsbaumes der Wüste, der Dattelpalme. Im übrigen trägt das Pflanzenkleid weitaus überwiegend den ärmlichen Charakter der Sahara-Vegetation.

Die Bevölkerung Arabiens ist ethnisch sehr einheitlich, da sie fast ausschließlich aus Arabern besteht, denen gegenüber die Zahl der Türken und der Fremdgebürtigen ganz verschwindet. Die Halbinsel ist die Urheimat der Araber, die als Nomaden und Seßhafte ihr Leben den beiden Naturformen ihres Wohngebietes, der Steppe und dem Kulturlande, angepaßt haben. Wegen des entschiedenen Ueberwiegens der Steppen und Wüsten ist Arabien ein Haupttummelplatz der nomadisch umherschweifenden Wanderhirten oder Beduinen, die mit ihren Herden zwischen fest bestimmten Weide- und Tränkplätzen hin- und herziehen. Als ein Land, das den Menschen in ausgedehntestem Maße auf Reittiere verweist, ist Arabien auch die Heimat vorzüglicher Pferde, Esel, Maultiere und Kamele, die als wichtigste Verkehrstiere gelten müssen, während Schafe und Ziegen die hauptsächlichsten Fleisch-, Milch- und Wollelieferanten sind. In den Oasen und in den Küstenlandschaften sind die Araber als Ackerbauer oder als handel- und gewerbetreibende Stadtbewohner seßhaft geworden. Auch die Seefischerei bringt ihnen durch den Fang der Fische und Schildkröten, der Perlmuscheln und Korallen in allen die Halbinsel umspülenden Küstengewässern lohnenden Erwerb. Die wandernden Beduinen haben sich verhältnismäßig rein erhalten und weisen eine hellerbraune Hautfarbe auf. Dagegen zeigen die Stadtbewohner infolge der völkervermengenden Kraft der Handels- und Pilgerzüge mannigfache Blutkreuzungen und haben namentlich im Süden durch die Vermischung mit Negersklavinnen vielfach eine fast dunkelschwarze Hautfarbe.

Die allen politischen Bildungen feindliche Wüstenhaftigkeit des inneren Kernes und die große räumliche Ausdehnung der spröden Halbinsel bringen es mit sich, daß die Binnengebiete Arabiens in eine Anzahl unabhängiger Landschaften zerfallen, die aber bei dem unbezähmbaren Selbständigkeitstrieb und dem gänzlich fehlenden Unterordnungsgefühl ihrer Bewohner jedes festeren staatlichen Gefüges entbehren, weil die einzelnen Stämme unter sich und gegenüber dem gemeinsamen Oberhaupte weitgehende Freiheiten beanspruchen. Bis heute ist es noch keinem Eroberer gelungen, sich ganz Arabien untertan zu machen oder die Zeltbewohner des Innern dauernd zu unterwerfen. Nur einmal und vorübergehend glückte es einem ägyptischen Heere, beim Feldzuge gegen die Wahabiten 1818 siegreich ins Binnenland einzudringen und die Hauptstadt jener aufständischen Sekte zu zer-

stören. Dennoch gehört Arabien heute den Arabern nicht mehr voll und ganz, wenn auch die Landesnatur jede Fremdherrschaft stets bloß auf die küstennahen Landstriche beschränkt hat, wo namentlich die Briten und Türken größere Teile der Halbinsel unmittelbar oder mittelbar beherrschen.

Zur Sicherung ihrer Seewege und Unterseekabel nach Mesopotamien und Indien und um die Randländer des nördlichen Indischen Ozeans möglichst restlos in ihre Hand zu bringen, haben die Engländer in aller Stille planmäßig und unter Aufwendung erheblicher Geldmittel an der ganzen Süd- und Ostküste (Hadramaut, Oman, El Hasa [2]) Fuß gefaßt und ihren Einfluß in Handel und Politik zum unbedingt maßgebenden gemacht. In Maskat, der Hauptstadt des Sultanats Oman, die als Schlüssel zum Persischen Golf eine ähnlich bedeutsame Schildwachstellung aufweist wie Aden für das Rote Meer, hält ein britischer Resident Wacht. Im Persergolf selbst besitzt Großbritannien die als militärischen Stützpunkt wie durch ihre ergiebige Perlfischerei wertvollen Bahrein-Inseln. Ihnen entsprechen an der Südküste Arabiens die als Flotten- und Kabelstation wichtigen Kurian-Murianinseln, und im südlichen Roten Meere wurde den Briten bei der Legung des indischen Kabels die Küsteninsel Kamaran gegenüber dem Hafen Lohaja von den Türken abgetreten. Weitaus der hervorragendste englische Stützpunkt in Arabien ist aber das stark befestigte Bollwerk Aden, das »Gibraltar des Ostens«, das im Verein mit seinem Hinterland und dem Felsinselchen Perim den Südausgang des Roten Meeres überwacht.

Die ganze Westseite Arabiens gehört, obwohl großenteils bloß dem Namen nach, den Türken. Dem Ostrande des Roten Meeres folgend und mit ganz unbestimmten Binnengrenzen auf das innere Hochland übergreifend, bildet ihr Besitz einen langen, schmalen Streifen, der bei 2000 km Länge nur 200—250 km breit ist. Er erstreckt sich vom Golf von Akaba bis zur Straße Bab el Mandeb, deren Ausgang jedoch von englischem und französischem Gebiet flankiert wird. Mit etwa 440000 qkm Fläche nimmt Türkisch-Arabien den sechsten oder siebenten Teil der Halbinsel ein, ist aber ganz außerordentlich dünn bewohnt, da es wegen seiner Wüstenhaftigkeit nicht viel über 1 Million Menschen beherbergen dürfte.

Die Oberflächengestaltung Westarabiens ist sehr gleichartig und einheitlich und läßt überall eine orographische Dreiteilung

erkennen. Hinter der durch Korallenriffe und Koralleninseln abgesperrten, hafenarmen Flachküste verläuft das niedrige, ungemein öde Vorland der Tehama mit seinen Steppen und Palmenoasen. Nach 1—2 Tagereisen beginnt der schwer zugängliche, von Wadis tief durchschluchtete Steilaufstieg, der in mehreren Stufen auf das Binnenplateau hinaufführt. Er ist auf weite Strecken hin reicher an Wasser und fruchtbarem Boden und stellt daher wirtschaftlich das wertvollste Stück des osmanischen Halbinsel-Anteils dar. Die höchste Kante des Randgebirges endlich senkt sich landeinwärts zum steppen- und wüstenhaften Tafellande des Innern ab.

Im einzelnen umfaßt Türkisch-Arabien von Nord nach Süd die Landschaften Midian, Hedschas, Asir und Jemen.

Das klimatisch am stiefmütterlichsten bedachte Midian, das im Dschebel e Scharr 2750 m Meereshöhe erreicht, ist eine menschen- und siedlungsarme Wüste ohne fruchtbares Hinterland und ohne größere Ortschaften. Bloß im Süden bildet der Hafen El Wedsch ein kleines Eingangstor für einige landeinwärts gelegene Oasenbezirke.

Auch das unmittelbar anstoßende Hedschas ist eine spärlich bewohnte Wüste und Steppe, die nur vereinzelten Anbau gestattet. Als »Heiliges Land« der mohammedanischen Welt erhält es indes eine ganz besondere Bedeutung und wird alljährlich von vielen Tausenden islamitischer Wallfahrer aufgesucht, von deren Gelde die Einheimischen hauptsächlich leben. Im türkischen Arabien knüpft sich überhaupt das meiste Interesse an die religiösen Einrichtungen. Um ruhig sterben zu können, muß nämlich jeder Bekenner des Islam wenigstens einmal in seinem Leben eine Erbauungs- und Bußfahrt, eine Hadsch, nach Mekka unternommen haben, die ihm den Ehrentitel »Hadschi« einbringt. Wegen der Unsicherheit der zu durchziehenden Gegenden, der mannigfachen Entbehrungen und der klimatischen Unbilden, denen der Einzelne machtlos gegenübersteht, vereinigen sich die Pilger zu großen Karawanen, die geradezu einen internationalen Charakter tragen, da sie das ganze Mohammedanertum vom äußersten Westen — Marokko, West-Sudan — bis zum äußersten Osten — Sunda-Inseln, China — in Bewegung setzen. Doch unterliegt die Zahl der Wallfahrer von Jahr zu Jahr erheblichen Schwankungen und bewegte sich bisher zwischen 80000 und 281000 Köpfen [3]). Die Pilgerzüge sind zugleich große Handelskarawanen und wandernde

Märkte, weil der Islam den Wallfahrern den Handel ausdrücklich gestattet, damit sie wenigstens einen Teil der Reisekosten wieder einbringen können. In Mekka selbst entwickelt sich die größte Messe des Orients, und man nimmt an, daß der Islam jährlich mindestens 50 Millionen Mark — bei starkem Andrang von Pilgern entsprechend mehr — dorthin abfließen läßt. Doch bleibt von dieser Summe nach *E. Banse* höchstens ein Viertel in Mekka. Das meiste geht nach Jemen und Indien, weil alle Nahrungsmittel und Gebrauchsgegenstände für den riesigen Bedarf der Fremden und Ansässigen von auswärts in das wüste Land eingeführt werden müssen. Wegen der mangelnden gesundheitlichen Vorkehrungen und durch die Zusammendrängung so vieler Menschen an wenigen Stellen sind die heiligen Städte und ihre Hauptzugänge, die Pilgerhäfen Dschidda (für Mekka) und Janbo (für Medina), berüchtigte Ursprungsherde für Pest, Cholera und andere Seuchen, die von hier aus wiederholt in die umliegenden Länder übergegriffen und sie zur Schaffung strenger Schutz- und Abwehrmaßnahmen veranlaßt haben. Bemerkt sei, daß lediglich Mohammedaner sich in den heiligen Orten aufhalten dürfen, deren Besuch den Ungläubigen streng verboten ist. Auch die vorläufige Endstrecke der Hedschasbahn von El Ula nach Medina wurde ausschließlich von türkischen Ingenieuren erbaut und darf von keinem Nichtmohammedaner befahren werden. Dennoch hat eine Anzahl sprachkundiger Europäer, die sich als islamitische Pilger verkleideten, Mekka und Medina wiederholt betreten und das bunt bewegte Treiben zur Wallfahrtszeit eingehend geschildert.

Die großen Pilgerstraßen stellen zugleich die Hauptverkehrslinien Arabiens dar, die allerdings seit der Eröffnung des Suezkanals unter dem Einflusse der billigen, bequemen und sicheren Seewege immer mehr veröden. Die bekanntesten von ihnen sind: Die indische und ostafrikanische Hadsch, die zur See nach Dschidda und von dort nach dem noch 100 km entfernten Mekka führt; die persische Hadsch, die von Basra quer durch Innerarabien nach Mekka gerichtet ist, aber in zunehmendem Maße durch die Schiffahrt um Arabien herum ersetzt wird; die ägyptische Hadsch, die längs der Küste des Roten Meeres durch die Wüste Westarabiens führt, aber ebenfalls dem Seewege von Suez nach Dschidda weichen mußte; die marokkanische Hadsch entlang der Nordküste Afrikas, die gleichfalls in ihrer ganzen Ausdehnung der Seefahrt Platz gemacht hat. Dadurch, daß gegen-

wärtig die große Mehrzahl der Mekkapilger in Dschidda ankommt oder von dort abreist, ist dieser Hafen der wichtigste Küstenplatz an der Ostseite des Roten Meeres geworden. Die letzte und belebteste Wallfahrerstraße ist die syrische Hadsch, die den kleinasiatischen und syrischen Pilgerstrom sammelt. Sie geht von Damaskus aus und läuft längs des Randes der Syrisch-Arabischen Wüste im syrischen Hinterlande nach Medina und Mekka. Ihr folgt heute die Hedschasbahn.

Medina liegt in wohlbewässerter, oasen-, feld- und weidereicher Umgebung. Sie birgt die Gräber des Propheten Mohammed, des Stifters der mohammedanischen Religion, und seiner ersten Nachfolger, ist jedoch viel weniger häufig das Ziel der Wallfahrer, weil eine so strenge Verpflichtung wie für den Besuch von Mekka hier nicht besteht.

Mekka, der Geburtsort Mohammeds, die heilige Stadt, der alle Bekenner des Islam beim Gebet das Antlitz zuwenden, ist in einem nackten, von kahlen Bergen umrahmten Talkessel in völlig öder Umgebung gegründet und zählt etwa 60000 ständige Bewohner. Das uralte Heiligtum ist die im Vorhofe der großen Moschee El Haram stehende Kaaba, ein von kostbaren Seidenstoffen eingehüllter würfelförmiger Bau, dem auch der türkische Sultan nach Jahrhunderte alter Sitte alljährlich durch eine besondere Abordnung einen wertvollen Seidenteppich spendet. In die Außenwand der Kaaba ist der berühmte schwarze Stein, wahrscheinlich ein Meteorstein, eingemauert, der schon lange vor Mohammed von den umwohnenden arabischen Stämmen abgöttisch verehrt wurde. Weil alle Gläubigen den als wundertätig geltenden Stein küssen müssen, so ist er einer der schlimmsten Seuchenherde, indem jeder Pilger einige Krankheitskeime aufnimmt, welche die Lippen seines Vorgängers auf dem »Allerheiligsten« der mohammedanischen Welt zurückgelassen haben. Am heiligen Brunnen Zemzem, dessen bitter schmeckendem Wasser man heilkräftige Wirkungen zuschreibt, werden die durch den Koran gebotenen religiösen Waschungen vollzogen.

Südöstlich der heiligen Stadt ist inmitten weiter Obsthaine, Getreidefelder und Gemüsekulturen das Städtchen Taif versteckt. Es ist der Hauptmittelpunkt des Ackerbaues in Hedschas, der wichtigste Obst- und Gemüsemarkt und die Sommerfrische für Mekka.

Nun folgt die von den Türken kaum bezwungene Landschaft

Asir, deren Gebirge schon so hoch und feucht sind, daß ziemlich viel Ackerbau getrieben werden kann. Doch ist das Land zerrissen und unwegsam, und seine trotzige Bevölkerung hat fremde Eindringlinge erfolgreich fern zu halten gewußt. Die Ortschaften sind unbedeutend, und ihre Zahl ist gering. Erwähnt sei bloß der Küstenplatz Kunfuda.

Mit der Annäherung an das Monsungebiet des Indischen Ozeans schwindet die Dürre immer mehr. Das Gebirge gewinnt rasch an Ausdehnung und steigt aus der heißen, sandigen Tehama terrassenförmig zu großer Meereserhebung, bis über 3000 m, an. Gegenüber dem vom Niederschlag nur kärglich bedachten subtropischen Arabien schüttet an der Südwestecke der Halbinsel der sommerliche Südwest-Monsun, der die Feuchtigkeitsquelle des Indischen Ozeans überweht und dabei reichlich Wasserdampf aufnimmt, in den hohen, dem Meere zugekehrten Lagen ergiebige Steigungsregen aus. Sie zaubern teils mit, teils ohne Unterstützung durch künstliche Berieselung ein überaus fruchtbares, siedlungsreiches Kulturgebiet hervor, während die im Regenschatten gelegenen Gegenden auch hier dürr und steppenhaft sind. Das ist Jemen oder, wie es schon im Altertum hieß, Arabia felix, das glückliche Arabien[4]), die südlichste und wertvollste Provinz Türkisch-Arabiens, die sich als feuchte, grüne Insel zwischen der untersten und obersten orographischen Stufe, der trockenen Tehama und dem wüstenhaften Binnenhochlande, ausbreitet. Obwohl viele der alten Bewässerungs- und Terrassenanlagen zerfallen sind, ist Jemen noch immer ein lachendes Fruchtland, die einzige Landschaft der ganzen Halbinsel mit ausgedehntem Acker- und Gartenbau und dichterer, seßhafter Bevölkerung. Die Gesamtzahl der Einheimischen, unter denen sich 60000 Juden befinden, mag über $^3/_4$ Millionen Köpfe betragen, so daß dieses räumlich kleine Gebiet die überwiegende Mehrheit der Bewohnerschaft Türkisch-Arabiens umschließt. Die günstigen klimatischen Verhältnisse und die Lage an einer der meist benutzten Welthandelsstraßen, dem Wege von Aegypten nach Indien, haben nicht wenig zu der hohen Kultur beigetragen, die schon seit uralter Zeit in Jemen zu Hause war.

Die eigentlichen Stätten des Wirtschaftslebens Jemens sind die oberen Stufen des Steilabfalles zur Küstenebene, die wegen der starken Geländeböschungen einen hoch entwickelten Terrassenbau veranlaßt haben. Feigen, Agrumen, Kernobst, Trauben,

Datteln, Bananen, Baumwolle, Zuckerrohr und andere tropische und subtropische Nahrungs- und Nutzgewächse gedeihen hier in Fülle, während die trockeneren Striche reich an Gummi und Harze liefernden Akazien und Mimosen sind. Von jeher war Jemen auch berühmt durch Spezereien, Weihrauch und Balsam. Vor allem aber erzeugt es einen ausgezeichneten, kleinbohnigen Kaffee, der als Mokkakaffee Weltruf erlangt hat und den hauptsächlichsten Ausfuhrgegenstand des Landes ausmacht.

Nachdem der Kaffee aus seiner afrikanisch-abessinischen Urheimat in Jemen eingebürgert war, hat er hier als arabischer Kaffee eine zweite Heimat gefunden. Doch ist sein Verbreitungsgebiet auf die Höhen zwischen 400 und 1300 m beschränkt, und auch innerhalb dieses Gürtels kommt der empfindliche und anspruchsvolle Strauch bloß dort fort, wo es weder zu schattig noch zu heiß ist, wo Windschutz, Regen und Wasser vorhanden sind und wo er in einem tiefgründigen Anschwemmungs- und Zersetzungsboden wurzeln kann. Die Bäume werden, um das Einsammeln der Früchte zu erleichtern, nur 2—4 m hoch gehalten und nach sechs Jahren wegen der raschen Verschlechterung der Erträge durch neue Pflänzlinge ersetzt. Ein guter Baum ergibt in zwei Jahresernten durchschnittlich 5 kg Bohnen. Nach dem Hafen, von dem aus der arabische Kaffee früher meist in den Handel gelangte, pflegt man ihn gewöhnlich Mokkakaffee zu nennen, obwohl er gegenwärtig fast ausschließlich über Hodeida und Aden versandt wird. Auch viel kleinbohniger abessinischer und deutsch-ostafrikanischer Kaffee (aus der Umgebung des Viktoriasees) kommt über Aden als Mokkakaffee zur Ausfuhr. Doch deckt der arabische Kaffee bloß einen ganz bescheidenen Teil des Weltbedarfs und kann sich trotz seiner hervorragenden Güte an Wichtigkeit nicht im entferntesten mit den Ausfuhren der anderen Kaffeebauländer der Erde messen. Die Eingeborenen Jemens trinken übrigens nur einen Aufguß aus den Hülsen der Kaffeebohne (Kischr).

Oberhalb der gesegneten Terrassenlandschaften des Steilabfalles breitet sich, bezeichnet durch die Stadt Sana, eine in schluchtigen Steilwänden abstürzende Hochfläche aus, die sich nach Osten hin zum Tafellande des Innern abdacht. In diesem höchsten Kulturgürtel Jemens ist außer Getreide, Weinreben, subtropischen Früchten und Dattelpalmen vorzugsweise der Anbau des Kathstrauches (Catha oder Celastrus edulis) heimisch.

Seine Knospen und zarten Blättchen sind ein leichtes Berauschungsmittel, das im Binnenhandel viel begehrt wird, aber wegen seiner geringen Haltbarkeit für die Ausfuhr nicht in Betracht kommt.

Sana, die Hauptstadt Jemens, liegt in einer fruchtbaren, durch lebhaften Gartenbau ausgezeichneten Hochmulde (2200 m), deren Umgebung auch etwas Kohle, Kupfer, Eisen und Gold birgt. Die Bedeutung der Stadt beruht aber vor allem auf ihrer Lage an der uralten Karawanenstraße von Aden nach Mekka und Medina, wo sie sich heute als Hedschasbahn fortsetzt. Außerdem zweigt in Sana ein wichtiger Seitenweg nach Hodeida ab, der das Hochland mit dem Meere verbindet und teilweise ebenfalls durch eine noch unfertige Eisenbahn ersetzt ist. So ist Sana ein lebhafter Stapel- und Umschlageort, der etwa 50000 Einwohner zählen mag. Das wertvolle Hinterland hat auch an der öden Küste eine Reihe von Häfen entstehen lassen, deren bekannteste Lohaja, Hodeida und Mokka sind. Lohaja, das einst viel Kaffee ausführte, spielt heute keine Rolle mehr, und Mokka, der frühere Haupthafen Jemens, ist infolge völliger Versandung seiner Bucht ebenfalls zu einem ärmlichen Dörfchen herabgesunken. Alle Geschäftsleute sind nach dem rasch aufgeblühten Hodeida übergesiedelt, das dank seiner sicheren Reede gegenwärtig das beherrschende Ein- und Ausgangstor Jemens ist.

Minäer, Sabäer, Himjariten und Abessinier, Neu-Perser und Araber beherrschten nacheinander das viel umworbene Eckland, das durch seine Weltstellung und Handelslage und wegen seiner wirtschaftlichen Schätze ein begehrenswertes Ziel für fremde Eroberer wie für ehrgeizige einheimische Machthaber war. 1538 wurde Jemen von den Türken erobert, die es jedoch mit Ausnahme einiger Küstenplätze gegen die alteingesessenen Stammesfürsten nicht dauernd zu behaupten vermochten und es erst seit 1872 von neuem in ihre Gewalt gebracht haben. Doch können sie nur mühsam und nicht ohne schwere Rückschläge die unaufhörlichen Aufstände der unbotmäßigen Bevölkerung niederhalten, die durch englische Sendboten immer wieder aufgehetzt und von Aden aus mit Geld, Waffen und auf andere Weise unterstützt wird. Auch in Asir und Hedschas steht die Macht des Sultans auf schwachen Füßen. Sie beschränkt sich im wesentlichen darauf, daß ihn die Eingeborenen als Oberhaupt anerkennen und daß sie die heiligen Städte nicht bedrohen. Westarabien ist überhaupt ein schwerer wirtschaftlicher und politischer Ballast

für das Osmanische Reich, der schon gewaltige Opfer an Geld und Menschenleben gekostet hat, ohne auch nur annähernd eine Gegenleistung darzubieten. Denn das wüste Land birgt mit Ausnahme Jemens kaum besondere wirtschaftliche Werte. Obendrein ist der weit entlegene, übermäßig lange und ungemein schmale Außenposten schwer gegen fremde Bedrohung und innere Feinde zu verteidigen. Hierbei muß außer den Unabhängigkeitsbestrebungen der Eingeborenen als Hauptgegner England gelten, das in dem Bestreben, sämtliche Länder zwischen Aegypten und Indien an sich zu bringen, alle Versuche der Osmanen, ihren Einfluß in Arabien zu festigen, aufs zäheste bekämpft hat. Stellt doch Türkisch- Arabien das größte Hindernis dar, das der vollständigen Beherrschung des Roten Meeres durch die Briten noch entgegensteht.

Wenn die Türkei trotzdem an der drückenden Last festhält, so geschieht es bloß deshalb, weil das Eigentumsrecht auf die heiligen Städte für sie eine überaus wichtige Frage bedeutet. Denn es gewährt den einzigen Anspruch auf die einflußreiche religiöse Stellung, die der Sultan als Kalif, d. h. als Oberhaupt aller Mohammedaner auf Erden, weit über die Grenzen seines Reiches hinaus einnimmt, eine Würde, die mit dem Besitze von Mekka und Medina steht und fällt. Das Kalifat beanspruchen aber auch einige mächtige und einflußreiche eingeborene Stammesherrscher, die von England um so eifriger unterstützt werden, als dieses selbst die heiligen Stätten an sich bringen und einen ihm gefügigen arabischen Kalifen einsetzen möchte. So sitzt in Jemen ein altes Fürstengeschlecht, dessen jetziger Vertreter, der Imam Jahja, sich im Verlaufe des Weltkrieges mit den Osmanen geeinigt hat und ganz auf ihre Seite getreten ist. Dagegen treibt der Scheich Said Idris in Asir nach wie vor eine türkenfeindliche Politik, und neuerdings ist es den Briten sogar gelungen, den Großscherif von Mekka zum Abfall von der Pforte zu bewegen. Denn Mekka bildet eine Art Kirchenstaat, dessen geistliches Haupt schon im Frieden solche Macht hat, daß der türkische Pascha sich nur mühsam Geltung verschaffen und die mehr äußerliche Oberherrschaft seines Staates gegenüber dem Großscherif zum Ausdruck bringen kann. —

Der gänzliche Mangel an schiffbaren Flüssen, die Pflanzen- und Wasserfeindlichkeit des trocken-heißen Klimas und die Wider-

setzlichkeit der Bewohner erklären den geringen wirtschaftlichen Wert der Halbinsel und bringen es mit sich, daß sie trotz ihrer günstigen geographischen Lage und ihrer Riesengröße im Welthandel keine Rolle spielt. Obwohl Arabien einen durchaus kontinentalen Charakter hat, vollzieht sich sein Handelsverkehr wegen der Schwierigkeit der Landwege und weil die küstennahen Randlandschaften noch die besten und am dichtesten besiedelten Gebiete sind, überwiegend zur See.

Dennoch besitzt Türkisch-Arabien eine große Längsbahn, die allerdings vielmehr aus religiösen, politischen und strategischen Gründen denn aus wirtschaftlicher Veranlassung als Staatsbahn hergestellt wurde. Ihr Bau erfolgte ohne jede fremde Geldunterstützung lediglich aus besonderen Steuern und Gehaltsabzügen und aus den freiwilligen Spenden der Untertanen des Reiches sowie der Gläubigen der gesamten mohammedanischen Welt. Das ist die 1300 km lange, durch die wüstesten Gegenden der Erde führende Hedschas- oder Mekkabahn[5]), die unter deutscher Leitung und unter wesentlicher Mithilfe des türkischen Militärs — von 7000 Mann gehörte die Hälfte den technischen Waffen, Eisenbahnern und Pionieren, an — in $7^1/_2$jähriger Bauzeit 1908 vollendet wurde und beträchtliches Aufsehen erregte. Denn einmal waren vielfache Schwierigkeiten zu überwinden, die Natur und Mensch, Nahrungs- und Wasser-, Holz- und Arbeitermangel dem Bau bereiteten. Dann aber ließ die erfolgreiche Durchführung des Werkes die vielfach bezweifelte finanzielle Leistungsfähigkeit des Mohammedanertums im allgemeinen und des Türkischen Staates im besonderen klar erkennen und zeigte, welche Kräfte im Islam schlummern. Mit Recht nennt deshalb *v. Kleist* die Hedschasbahn eine Verkörperung des Panislamismus[6]).

Trotz mancher Mängel, die sich aus der Schnelligkeit des Baues erklären, bedeutet die Hedschasbahn eine technische Leistung hohen Ranges. Der uralten syrischen Pilgerstraße folgend, ist sie eine eingeleisige Schmalspurbahn mit 1,05 m Spurweite. Sie nimmt ihren Anfang in Damaskus, dem Sammelpunkte der syrischen und kleinasiatischen Mekkapilger, und endet zur Zeit in Medina, während die Fortsetzung nach dem noch 380 km entfernten Mekka und zur Küste nach Dschidda später in Angriff genommen werden soll. Nordwärts schließt der Schienenweg über Aleppo an die Bagdadbahn an, und weil die Hauptlinie allein kaum genügende Erträge abwerfen würde, so ist sie in Syrien-

Palästina durch mehrere Querbahnen nach Beirut, Haifa und Jaffa mit dem Mittelmeer verknüpft worden. Dagegen ließ britischer Einspruch den türkischen Plan scheitern, die Hedschasbahn durch eine Zweiglinie auch mit dem Golfe von Akaba, also mit dem Nordzipfel des Roten Meeres, zu verbinden.

Der Gedanke zu dem großen Unternehmen geht übrigens bereits bis in die 70er Jahre zurück, wurde aber erst im Jahre 1900 in die Tat umgesetzt. Damals entschloß sich Sultan Abd ul Hamid, zur Erleichterung, Verkürzung und Verbilligung der sehr beschwerlichen und gefährlichen 30tägigen Pilgerwanderung nach den heiligen Stätten des Islam eine Pilgerbahn zu bauen, die sich seit ihrem Bestehen auch als ein wertvoller Kulturbringer und als ein wichtiges politisches Werkzeug für die Stärkung der türkischen Herrschaft im syrischen Hinterlande und in Arabien erwiesen hat.

Die Mekkabahn hat dadurch wirtschaftliche Bedeutung erhalten, daß sie eine Reihe fruchtbarer Gegenden, vor allem die Kornkammer des Hauran, durchschneidet und sie dem Weltverkehr erschließt. Im übrigen wird man freilich den zukünftigen Bahnverkehr nicht hoch einschätzen dürfen, weil in den wüstenhaften, menschenarmen Gegenden, durch die der Schienenstrang führt, alle Grundlagen für einen lebhafteren Güter- und Personenaustausch fehlen. Erst die Verlängerung der Linie bis ins reiche Jemen oder bis nach Aden und der Bau von Verbindungsbahnen zum Roten Meere, denen sie als Rückgrat zu dienen hätte, würde verkehrsbelebend und frachtsteigernd wirken. Hierbei muß man allerdings mit dem Wettbewerb des Seeweges durch das Rote Meer rechnen, dessen Billigkeit jedoch bei der Durchfahrung des Suezkanals durch die hohen Kanalgebühren beeinträchtigt wird.

Dann soll die Bahn die Möglichkeit geben, den ewigen Reibereien der Wüstenstämme untereinander und den immer wiederholten Raubzügen der niemals ernstlich bezwungenen Beduinen in den schwer erreichbaren Wüsten nachdrücklicher und erfolgreicher entgegenzutreten. Zu diesem Zwecke sind in den von den Ueberfällen der Wanderhirten besonders bedrohten Gegenden die Bahnstationen festungsartig angelegt, und die aus dem Altertum und Mittelalter stammenden Kastellruinen, die schon damals zur Bewachung der Wege und Brunnen dienten sind als Zufluchtsstätten und militärische Eisenbahnstützpunkte

neu ausgebaut worden. Andrerseits haben sich in den für ackerbauliche Erschließung geeigneten Landschaften um die schützenden Stationen herum bereits Kolonisten niedergelassen, so daß der Schienenweg auch die Besiedlung und Seßhaftigkeit fördert.

Vor allem hat jedoch die Mekkabahn als gegenwärtig einziger Schienenstrang Arabiens die bedeutsame Aufgabe, den unruhigen und leicht zu Aufständen neigenden türkischen Besitz, der wegen seiner Abgelegenheit und übermäßigen Ausdehnung nur schwer verteidigt werden kann, fester an das Reich zu ketten und die osmanische Herrschaft in Westarabien auf sicherere Grundlagen zu stellen, indem sie schnell Truppen in die aufsässigen Gebiete zu werfen gestattet. Dadurch wird die Bahn zu einer Stütze der Türken in der Behauptung der heiligen Städte und ein wirksames Gegengewicht gegen die britische Politik, die Mekka und Medina und das Kalifat dem türkischen Herrscher entreißen und alle Küstenstriche des Roten Meeres, von denen aus eine Bedrohung des Seeweges nach Indien erfolgen könnte, an sich bringen will (vgl. S. 119). Da der Schienenweg seiner ganzen Länge nach tief im Binnenlande verläuft, so stellt er, was militärisch ein nicht zu unterschätzender Vorteil ist, eine vor feindlichen Seeangriffen und Truppenlandungen gut geschützte Verbindung zwischen Syrien und Westarabien dar, während bisher lediglich der im Ernstfalle leicht zu sperrende Seeweg zur Verfügung stand. Im Weltkriege hat die Hedschasbahn durch Truppentransporte und durch Erleichterung der kriegerischen Unternehmungen auf dem türkisch-ägyptischen Kriegsschauplatze der Sinaihalbinsel wertvolle Dienste geleistet.

Daß die Bahnlinie bei der Unbekanntheit des größten Teiles Arabiens einschließlich des türkischen Anteils, der noch am wenigsten erforschten Provinz des Reiches, ganz neue Arbeitsgebiete eröffnet und die Schwierigkeiten wissenschaftlicher Untersuchungen wesentlich erleichert hat, sei zum Schlusse noch als ein erheblicher Gewinn hervorgehoben.

F. W. P. Lehmann, Länder- und Völkerkunde Bd. 1 (Neudamm 1901), S. 236—242.

A. Jahn, Westarabien. 2 Teile. Schulprogramm Olmütz 1902 und 1903.

Ed. Hahn, Die Weltstellung Jemens. Geogr. Zeitschrift 9 (1903), S. 657—666.

W. Sievers, Asien. 2. Auflage, Leipzig und Wien 1904, S. 99—105, 113—117, 129—132.

W. Sievers, Allgemeine Länderkunde. Kleine Ausgabe Bd. 2 (Leipzig und Wien 1907), S. 140—145.

L. Griessbauer, Die internationalen Verkehrs- und Machtfragen an den Küsten Arabiens. Schriften der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft Heft 4 (Berlin 1907).

L. Griessbauer, Arabische Wirtschafts- und Verkehrsprobleme. Weltverkehr und Weltwirtschaft 2 (1912/13), S. 529—542.

O. Wachs, Die Weltstellung Arabiens. Asien 8 (1908/9), S. 1—4, 20—24.

E. Behn, Jemen. Grundzüge der Bodenplastik und ihr Einfluß auf Klima und Lebewelt. Dissertation Marburg 1910.

J. Hann, Handbuch der Klimatologie. 3. Auflage, Bd. 2 (Stuttgart 1910), S. 200—202; Bd. 3 (1911), S. 99—100.

W. Stavenhagen, Der Kriegsschauplatz Jemen. Dtsch. Rdsch. f. Geogr. 33 (1910/11), S. 277—279.

E. Banse, Der Orient Bd. 2 (Aus Natur und Geisteswelt 1910), S. 65—77.

E. Banse in *Andree-Heiderich-Sieger*, Geographie des Welthandels Bd. 2 (Frankfurt a. M. 1912), S. 257—265.

E. Banse, Die Türkei. 2. Auflage, Braunschweig 1916, S. 373—410.

W. Schmidt, Das südwestliche Arabien. Angewandte Geographie IV, 8 (Frankfurt a. M. 1913).

W. Schmidt, Der Kampf um Arabien zwischen der Türkei und England. Geogr. Zeitschrift 23 (1917), S. 197—215.

M. Blanckenhorn, Syrien, Arabien und Mesopotamien. Handbuch der regionalen Geologie V, 17 (Heidelberg 1914).

D. Trietsch, Levante-Handbuch. 3. Auflage, Berlin 1914, S. 57—58, 73—78, 81—82, 189—190.

E. Huber, Arabien und die Türkei. Deutsche Kolonialzeitung 1915, S. 140 bis 142.

M. Roloff, Arabien und seine Bedeutung für die Erstarkung des Osmanischen Reiches. Länder und Völker der Türkei Heft 5 (Leipzig 1915).

A. Philippson, Das Türkische Reich. Weimar 1915, S. 10, 36—38.

F. Stuhlmann, Der Kampf um Arabien zwischen der Türkei und England. Hamburgische Forschungen Bd. 1 (Braunschweig 1916).

H. Grothe, Türkisch-Asien und seine Wirtschaftswerte. Frankfurt a. M. 1916, S. 10—21.

E. Oberhummer, Die Türken und das Osmanische Reich. Geogr. Zeitschrift 23 (1917), S. 153—154.

R. Hartmann, Arabien im Weltkriege. Geogr. Mitteilungen 63 (1917), S. 54—57, 84—87.

---

9. Klima und Pflanzenwelt (Nomadismus und Ackerbau).

Klimatische Gegensätze. Niederschlagsverhältnisse. Lufttemperatur. Künstliche Bewässerung. Vier Hauptklimagebiete. Malaria. Tropischer Klimagürtel. Die Wüsten und Steppen des Trockengürtels. Niederschlagsarmut und Flüsse. Verwitterung, Anbaufähigkeit und Oasen. Steppenvegetation. Der Nomadismus. Die Beduinen. Gegensatz zwischen Nomaden und Ackerbauern. Wirtschaftliche Schädigungen durch die Nomaden und Ausdehnung der Wüste auf Kosten des Kulturlandes. Der Nomadismus als politischer Faktor. Die mittelalterliche arabische

Völkerwelle. Der Nomadismus als wirtschaftlicher Faktor. Das Mittelmeergebiet: Geographische Verbreitung, Niederschläge, Gewässer und Bodenbildung. Die Pflanzenwelt und ihre Anpassung an die Trockenheit. Ackerbau und Bewässerung. Kulturpflanzen. Klima und Niederschlagsverteilung, Vegetation und Landschaft des pontischen Gebietes.

a) Allgemeines.

Das Klima der Türkei weist große Gegensätze und damit die verschiedenartigsten Kultur- und Wirtschaftsbedingungen auf. Schon die räumliche Erstreckung durch 29 Breitengrade (42—13° N.), d. h. durch ein Gebiet, das in Europa vom nördlichen Schweden bis nach Unter-Italien reichen würde und das sich aus der gemäßigten Zone bis in den Tropengürtel hinein erstreckt, bedingt erhebliche klimatische Abweichungen, die durch den Gegensatz der Meeresnähe und Küstenferne und durch die großen Höhenunterschiede verstärkt werden. Auf der anderen Seite ist dem Osmanischen Reiche insofern eine weitgehende klimatische Gleichartigkeit eigen, als es bei seiner Zwischen- und Uebergangslage zwischen der vorderasiatisch-nordafrikanischen Trockenregion und der feucht-kühlen mitteleuropäischen Region fast überall eine langdauernde, durch hohe Temperaturen ausgezeichnete Trockenzeit und eine Regenperiode mit meist bloß mäßigen und daher nicht überall ausreichenden Niederschlagsmengen besitzt. In weiten Landstrichen, besonders in Arabien und im südlichen Mesopotamien, bleibt die jährliche Regenhöhe unter 200, ja unter 100 mm und stellt sich überdies so unregelmäßig ein, daß von einer Regenzeit nicht mehr gesprochen werden kann. Im nördlichen Mesopotamien liegen die Niederschlagsverhältnisse bereits wesentlich günstiger, und in den küstennahen Landschaften entspricht — abgesehen von den die feuchten Meereswinde auffangenden und daher durch ziemlich reichliche und gleichmäßige Steigungsregen ausgezeichneten Randgebirgen — die jährliche Niederschlagshöhe mit 600—700 mm (Beirut über 900 mm, Konstantinopel 730 mm, Jerusalem 661 mm, Smyrna 650 mm) etwa derjenigen der meisten Gegenden Deutschlands. Man kann jedoch die Regenmengen beider Gebiete nicht ohne weiteres miteinander vergleichen, da im heiß-trockenen, verdunstungsreichen Klima eine viel größere Niederschlagssumme notwendig ist, um denselben Grad der Bodendurchfeuchtung hervorzubringen wie in unserm kühleren, verdunstungsärmeren Klima. Obendrein sind in den meisten Provinzen der Türkei die Niederschläge keine den

Boden nachhaltig tränkenden Landregen wie bei uns, sondern sie fallen in Gestalt kurzer, aber überaus heftiger und nicht selten wolkenbruchartiger Güsse, die größtenteils oberflächlich abfließen, statt in die Erde einzudringen. Durch die Wucht ihres Aufprallens üben sie zugleich starke mechanische Wirkungen aus, indem sie den lockeren Humus fortführen und den Untergrund tief zerreißen. Dazu kommt die weite Verbreitung des durchlässigen Kalksteins, der das Wasser begierig aufschluckt, so daß die befeuchtete Oberfläche schon nach kurzer Zeit wieder trocken liegt. Oft fallen die Niederschläge früher, als man sie braucht, worauf der Boden in der langen, nur durch vereinzelte Gewittergüsse unterbrochenen Trockenperiode gänzlich ausdörrt. Umgekehrt stellt sich der Regen aber auch nicht selten zu spät ein. Beide Male sind Mißernten die Folge.

Die nachteiligen Wirkungen des unzureichenden und unregelmäßigen Niederschlags werden verstärkt durch die hohen Lufttemperaturen. Ueber 20° C im Jahresmittel haben Mesopotamien und die syrische Küste, und die Mittelwerte des heißesten Monates, des Juli, gehen von 23 bis auf 34° C hinauf, während die Temperaturmittel des kältesten Monates, des Januar, sich zwischen — 4 und und + 16° C bewegen. Die absoluten Maxima und Minima sind natürlich noch viel beträchtlicher, so daß Vorderasien im Winter stark durchkältet ist und im Sommer mit zu den heißesten Gegenden gehört.

Aus allen diesen Gründen ist für diejenigen Pflanzen, die der langanhaltenden Trockenzeit nicht angepaßt sind, künstliche Wasserzufuhr aus Brunnen, Quellen und Flüssen notwendig. Sie ist daher im Wirtschaftsleben des Orients schon seit uralter Zeit hoch entwickelt und hat als ein wertvolles Kulturgeschenk des Morgenlandes auch im trockenen Südeuropa Eingang gefunden. Im größten Teile Syriens und Kleinasiens reicht allerdings der Niederschlag meist aus, um Getreide und andere genügsame Nutzpflanzen ohne künstliche Berieselung zu gewinnen. Im allgemeinen spiegelt sich aber in der Dichtung und Anschauung der vorderasiatischen Völker die Natur eines regen- und wasserarmen Landes wider.

Im Türkischen Reiche sind — freilich in sehr verschiedener räumlicher Ausdehnung — vier Hauptklimagebiete vertreten: 1. Das Tropenklima im äußersten Südwesten mit Sommerregen; 2. das kontinentale Trockenklima im Innern mit unregelmäßigen

Niederschlägen, die in den Uebergangsgebieten zum dritten Klimagürtel vorzugsweise im Frühling fallen; 3. das Mittelmeerklima in den küstennahen Landschaften mit Winterregen und 4. das pontische Klima längs des Schwarzen Meeres mit über alle Monate verteilten Niederschlägen. Dem milden Mittelmeerklima steht das ungemein gegensatzreiche Kontinentalklima schroff gegenüber, und der tropische Anteil unterscheidet sich durch seinen gleichmäßigen jährlichen Wärmegang und seine Sommerregen vom pontischen Klima, das mit der deutlichen Ausprägung der vier Hauptjahreszeiten und mit der Verteilung der Niederschläge über das ganze Jahr bereits an die klimatische Eigenart Mitteleuropas und der kühlgemäßigten Zone erinnert.

Vom gesundheitlichen Standpunkte aus ist das Klima der Türkei günstig, wenngleich Herde mit gefährlichen Krankheiten nicht fehlen. Das gilt vornehmlich von der Malaria. Sie ist dort zu Hause, wo das Berieselungswasser für längeren Gebrauch in Teichen und Zisternen aufbewahrt wird, und nistet sich leicht in engen, windungsreichen Tälern ein, die stehende Gewässer bergen und den kühlen, die Luft reinigenden Winden weniger zugänglich sind. Hauptsächlich ist sie jedoch im Tieflande, besonders in den Flußdeltas und in den morastreichen Alluvialebenen längs der Küste, verbreitet. Eine der berüchtigtsten Brutstätten des Klimafiebers ist das Maritza-Delta, und in der Asiatischen Türkei zählen die West- und Südküste Anatoliens — leider gerade im Bereiche der fruchtbaren und zukunftsvollen, aber stark versumpften Schwemmländer der Flüsse (Mäander, Küstenniederungen von Pamphylien und Cilicien) zu den schlimmsten Fiebergebieten des Mittelmeerbeckens. Im heißen, mückenreichen Sommer werden hier viele Orte ganz oder teilweise verlassen und mit dem luftigeren Gebirge vertauscht (vgl. Kap. 5, Anm. 2). Daß durch Flußregulierungen und Zuschüttung oder Entwässerung von Sümpfen, durch Chinin-Prophylaxe und andere Maßnahmen Wandel geschaffen werden kann, zeigt die fortschreitende Besserung der gesundheitlichen Verhältnisse in den früher als Fiebernester verschrieenen Städten Iskenderun, Mersina und Adána. Tatkräftige Bekämpfung der Malaria ist um so notwendiger, als sie bei häufigerer Wiederkehr die von ihr Befallenen zeitweilig arbeitsunfähig macht, den Gesamtorganismus schwächt und dadurch andern Krankheiten eine Stätte bereitet.

b) Das tropische Klimagebiet.

Nur ein räumlich ganz unbedeutendes Stück der Türkei, der Südwestzipfel der Halbinsel Arabien, ragt bereits in den Grenzgürtel der tropischen Klimazone mit ihren reichlichen Sommerregen und ihrer das ganze Jahr hindurch gleichmäßig hohen, bloß durch geringe monatliche Schwankungen ausgezeichneten Luftwärme hinein. Das ist das Hochland von Jemen, eines der berühmtesten Kaffeeländer der Erde, wegen seiner Fruchtbarkeit seit alters als »Glückliches Arabien« bekannt.

c) Die Trockengebiete.

Der weitaus größte Teil der Türkei gehört der Trockenregion der alten Welt oder dem Bereiche der Steppen und Wüsten an, jener ungeheuren Landfläche, die von der westlichen Sahara durch Vorder- und Mittelasien hindurch bis in die Grenzstriche Ostasiens zieht. Innerhalb des Osmanischen Reiches umfaßt sie als hauptsächlichste Steppenländer Armenien, das Binnenhochland Kleinasiens und Mesopotamien. Die großen Wüstengebiete sind die Syrische Wüste und Arabien mit Ausnahme seines tropischen Anteils. Doch nehmen die Wüsten in Vorderasien lange nicht einen so großen Raum ein und hängen auch viel weniger zusammen als in der Sahara. Sie werden vielmehr von ausgedehnten Steppen unterbrochen und vermögen nur im ausgesprochenen Wüstenlande Arabien und in der Syrischen Wüste — hier allerdings in hohem Maße — verkehrs- und kulturfeindlich zu wirken.

Das Klima des Trockengürtels steht ständig unter der Herrschaft von Luftströmungen, die entweder aus kühleren in wärmere Gegenden wehen oder aus trocken-warmen Gebieten nach feuchteren Erdräumen abfließen. Beide Male können sie nicht als Regenbringer auftreten. Denn im letzteren Falle stammen sie aus einem Lande, in dem sie überhaupt keine Gelegenheit hatten, sich mit Feuchtigkeit zu beladen. Im ersteren Falle erwärmen sie sich auf ihrem Wege von kühleren nach wärmeren Breiten oder beim Uebertritt vom kühleren Meer auf das heißere Land und entfernen sich infolgedessen von ihrem Taupunkte, so daß der mitgeführte Wasserdampf sich nicht zu Niederschlägen verdichten kann. Bloß dort, wo höhere Gebirge die vom Meere kommenden Luftströmungen auffangen, zum Aufsteigen, zur Abkühlung und damit zur Herausgabe ihrer Feuchtigkeit zwingen, scheidet sich der Wasserdampf als Regen oder Schnee aus. Als küstennahe

Randgebirge sperren sie jedoch den größten Teil des vorderasiatischen Binnenlandes von der Feuchtigkeitsquelle der benachbarten Meere und von den reich bewässerten Randlandschaften ab. Daher sind im Innern Türkisch-Asiens die Niederschläge so geringfügig und fallen obendrein im Jahresverlaufe so unregelmäßig, daß sie nur eine dürftige Gras-, Stauden- und Strauchvegetation, die Steppe, zu ernähren vermögen. Reicht auch für sie die Niederschlagsmenge nicht mehr aus, so entsteht die pflanzenlose Wüste, die durch mannigfache Uebergänge mit den verschiedenen Abarten der Steppe verbunden ist.

Ragt inmitten der Trockenregion ein höheres Gebirge auf, so bildet es aus denselben Gründen wie die niederschlagsreichere Außenseite der eben erwähnten Randgebirge eine Insel feuchteren Klimas und üppigerer Pflanzenbedeckung. Diese das ganze Jahr hindurch Steigungsregen empfangenden orographischen Hindernisse entsenden auch dauernd Wasser führende Flüsse, die freilich meist nicht weit ins Vorland eindringen, da sie wegen des zunehmenden Wasserverlustes durch Verdunstung oder künstliche Berieselung immer mehr zusammenschrumpfen und schließlich im Sande versickern oder in abflußlosen Salzsümpfen und Salzseen enden, die sich immer stärker mit Salz anreichern, weil beim Verdunsten des Wassers der Salzgehalt zurückbleibt. Die Wüste hat in Uebereinstimmung mit dem periodischen, gleichsam auf Ausnahmefälle beschränkten Auftreten der Niederschläge überhaupt bloß sogenannte Trockenflüsse oder Wadis, deren sandiges oder felsiges Bett gewöhnlich wasserleer ist und sich nur bei den sehr seltenen Regengüssen für kurze Zeit mit reißenden, schuttbeladenen Schlammfluten füllt. Durchziehen dennoch größere, ständig Wasser führende Flüsse die Wüste bis zum offenen Meere, wie der Nil und die Zwillingsströme Mesopotamiens, Euphrat und Tigris, so sind sie Fremdlinge, die von den feuchten Randgebirgen außerhalb der Trockengebiete stammen. Aus den Wüsten selbst erhalten sie keine ständig fließenden Nebenadern mehr, so daß sie stromabwärts immer wasserärmer werden und lediglich dank den reichlicheren Zufuhren aus den Quellgebieten den Wüstengürtel zu durchschneiden vermögen.

Wegen der Wasserdampfarmut der Luft ist in den Trockengebieten auch die Bewölkung gering. Darum stehen die den Meereseinflüssen entrückten Binnenlandschaften, d. h. der weitaus größte Teil Türkisch-Asiens, unter der Herrschaft eines ungewöhn-

lich gegensatzreichen Kontinentalklimas. Sie sind im Sommer unerträglich heiß, im Winter dagegen bitterkalt, und auf glühendheiße Tage folgen empfindlich kühle Nächte.

Ein solches Klima kann auf die Bodenbildung und auf die Wirtschaftsweise der Bewohner nicht ohne nachhaltigen Einfluß bleiben. Weil das Gestein sich durch die Sonnenbestrahlung tagsüber ebenso stark erwärmt und ausdehnt, wie es sich infolge der sehr bedeutenden nächtlichen Wärmeausstrahlung abkühlt und zusammenzieht, so wird schließlich der festeste Fels gelockert und zersprengt. Er zerfällt in grobes Blockwerk und dieses durch fortgesetzte Zerkleinerung der Bruchstücke schließlich in feinen Sand, den der Wind fortweht und an andern Stellen zu Dünen und Sandflächen wieder aufhäuft. So kräftig aber die mechanische Verwitterung ist, so unbedeutend ist die chemische Verwitterung. Wegen der Geringfügigkeit der letzteren ist auch die Humusbildung unerheblich und geht nur langsam vor sich, zumal die starken Winde und gelegentliche heftige Platzregen die spärliche Erdkrume immer wieder wegführen. Daher tritt hier auf weite Strecken der nackte Fels zutage, so daß scharfe, unausgeglichene Oberflächenformen und grelle Farben für die Trockengebiete charakteristisch sind [1]). Im blendenden Lichte, das durch keine Wolkenbank gehemmt wird, leuchten namentlich bei Sonnenauf- und Untergang die bunten Eigenfarben des humus- und pflanzenlosen Gesteins in wunderbaren Tönen, die zu den eigenartigsten Naturschönheiten der Wüsten gehören.

Anbaufähiger Boden findet sich bloß dort, wo die lockere Erdkrume in Mulden und Tälern sich anhäuft und der natürlichen oder künstlichen Bewässerung zugänglich ist. Das ist aber im Verhältnis zu den weiten Räumen der Trockengebiete nur an wenigen und meist wenig ausgedehnten Stellen der Fall, und damit wird auch die zukünftige Entwicklung des Ackerbaues in den Steppenländern erheblich eingeschränkt. Die dauernd bewohnten und wohlbebauten Fluren erscheinen bloß punkt- oder linienartig in die allbeherrschende Steppe und Wüste eingestreut, und diese gleich den Inseln des Weltmeeres durch weite Oedflächen voneinander getrennten Kulturflecken sind die Oasen. Sie deuten durch ihr Auftreten stets das Vorhandensein von Grundwasser an, das entweder in Quellen freiwillig aus dem Boden sprudelt oder durch Brunnenbohrungen künstlich an die Erdoberfläche gebracht wird. Soweit ein zu starker Salzgehalt

das Wasser nicht unbrauchbar macht [2]), sind die Oasen natürliche Siedlungs-, Anbau- und Verproviantierungsstätten und als solche die Kreuzungs-, Umschlags- und Rastorte des Karawanenverkehrs. Die wichtigsten dieser wirtschaftlichen Sammel- und Ruhepunkte umsäumen als Gebirgsoasen kranzförmig den Fuß der wasserspendenden Gebirge oder folgen als schmale, langgestreckte Flußoasen dem Laufe der Ströme. Die Kulturstreifen beiderseits des Nils und der mesopotamischen Ströme sind solche Flußoasen größten Maßstabes.

Da in den Trockengebieten bei der Geringfügigkeit und Unregelmäßigkeit der Niederschläge aller Ackerbau an künstliche Bewässerung gebunden ist, so stößt unmittelbar an das bewässerte Kulturland die pflanzenfeindliche Wüste. Bloß im Bereiche der Quellen, der Flüsse und des Grundwassers finden sich höher entwickelte Holzgewächse, die als schmale, aber dichte Busch- und Hochwaldstreifen die Ufer begleiten. Sonst herrscht im trockenen Vorderasien weitaus überwiegend die Strauch- und Halbstrauchsteppe. Ihr Boden ist in großen Abständen mit dürren, blattarmen oder kleinblätterigen, meist stark mit Dornen bewehrten Sträuchern übersäet, die, um ohne Schaden die heiße Trockenzeit überstehen zu können, die Fähigkeit langen Dürstens bei möglichst herabgesetzter Verdunstung haben müssen. Dagegen finden feuchtigkeitsliebende Pflanzen und — wegen der strengen Winter — auch kälteempfindliche Gewächse in der Steppe kein Fortkommen.

Zwischen den Sträuchern zaubern die ersten Frühlingsregen eine niedrige Gras- und Krautflora hervor, die ein leider nur kurz dauernder Blumenteppich farbenprächtig durchwirkt. Die orientalischen Teppiche sollen die stilisierte Wiedergabe der blühenden Frühlingssteppe sein. Aber schon nach wenigen Wochen hat die Sonnenglut das Gras verdorrt und in natürliches Heu verwandelt, das jedoch nicht abgeerntet werden kann, weil es zum Unterschiede von der zusammenhängenden Grasnarbe unserer Wiesen viel zu weitständig über den Boden zerstreut ist. Das Vieh bleibt daher ununterbrochen im Freien, wo es seine Nahrung im Weidegang sucht. Weil indes der Graswuchs sich jährlich meist bloß einmal erneuert und weil auch viele Wasserstellen nicht ausdauern, so müssen nach der Erschöpfung eines Futter- und Tränkplatzes andere Gegenden aufgesucht werden. Die Unterhaltung der Viehbestände erfordert also unverhältnismäßig

große Flächen, und die Pflanzen- und Wasserarmut zwingt die Steppenbewohner und ihre Herden zu unaufhörlichen Wanderungen. Dadurch wird die Viehzucht in hohem Maße extensiv und erhält einen besonderen Charakter, der eine ganz eigenartige Gesellschafts- und Wirtschaftsform, den Nomadismus, hervorgerufen hat.

d) Der Nomadismus.

Das ruhelose, mühsame Wander- und Hirtenleben, das seit Jahrtausenden kaum irgendwelche Veränderungen erfahren haben dürfte, ist von bestimmendem Einfluß auf Körper und Geist der Wüstensöhne geworden. Die Nomaden oder, wie sie im arabischen Sprachgebrauch genannt werden, die Beduinen sind von schlankem, aber geschmeidigem, sehnigem und muskelkräftigem Körperbau. Sie wohnen nicht in festen Häusern, sondern in leicht abbrechbaren und verlegbaren Zelten. Neben ihrer Haupttätigkeit, der Viehhaltung, beschäftigen sie sich mit dem Führen von Karawanen oder mit Räubereien, weil die Schätze, welche die Handels- und Pilgerzüge verfrachten oder die seßhaften Ackerbauer der Oasen und besiedelten Gegenden besitzen, die Begehrlichkeit der armen Wüstenhirten reizen, deren Dasein ein ständiger Kampf mit Raubtieren und feindlich gesinnten Menschen, mit Wasser- und Futtermangel und mit den klimatischen Unbilden ihres Wohngebietes ist. Gewöhnlich ziehen es allerdings die Karawanen und die wohlhabenden, aber meist weniger kriegerischen Ackerbauer und Oasenbewohner vor, sich den Nomaden zu unterwerfen oder durch freiwillige Abgaben in Geld, Waren und Lebensmitteln Schutz und Schonung vor ihren Uebergriffen zu erkaufen. Stoßen die Beduinen auf unerwarteten Widerstand, so ziehen sie sich eben so schnell, wie sie gekommen, in die unnahbare Wüste zurück, wohin ihnen ein größeres Heer nicht zu folgen vermag, so daß man der schwer angreifbaren Nomadenschwärme kaum Herr werden und sie für ihre Gewalttätigkeiten nicht nachdrücklich züchtigen kann. So entwickelt sich bei ihnen jener stolze Sinn und unbezähmbare Freiheitsdrang, der sie auf die friedlichen Städte- und Landbewohner verächtlich herabsehen läßt und zur Geißel jedes geordneten Staatswesens macht.

Wie die Wüste in scharfem Gegensatze zum Kulturland steht, so hat das Nebeneinander von Steppe und Ackerboden im Orient einen uralten Gegensatz und Kriegszustand zwischen

den Seßhaften und den Nomaden hervorgerufen, der auch das allgemeine Kennzeichen der vorderasiatischen Geschichte ist. Je nachdem nämlich in Vorderasien nomadische oder ackerbauende Völker die Vorherrschaft hatten, wuchs der Bereich der Steppe oder des Kulturlandes. Unzweifelhaft bedeutet der Nomadismus eine schwere Bedrückung des Bauernstandes und hat vielerorts eine auffällige Zurückdrängung der Kultur und eine Verödung weiter Landstriche verschuldet. Das beweisen die zum Teil großartigen Ruinen, die inmitten der menschenleeren Wüste angetroffen werden. Denn die hart bedrängte Stadt- und Ackerbaubevölkerung mußte infolge der unaufhörlichen Heimsuchungen die unerläßliche Grundlage aller Kultur und Seßhaftigkeit, die künstliche Bewässerung, vernachlässigen, oder die leicht zu beschädigenden Berieselungsanlagen wurden von den Hirtennomaden zerstört, worauf der Wüstensand die verlassenen Fluren überschüttete. Diese vom Menschen bewirkten Vorgänge wurden durch geschichtliche Ereignisse oder die Verlegung früher benutzter Verkehrswege, durch rücksichtslose Entwaldung und die in ihrem Gefolge fortschreitende Abspülung der Bodenkrume gefördert. Durch solche Ursachen, nicht durch eine Verschlechterung des Klimas im Sinne einer Abnahme der Niederschläge oder einer Zunahme der Sommerdürre — künstliche Bewässerung war hier im Altertum ebenso notwendig wie heute — haben in den Trockenländern Asiens und Afrikas Wüste und Felsboden vielerorts auf Kosten des Kulturlandes an Ausdehnung gewonnen.

Die endlosen Wüsten und Steppen erzeugen politische Ungebundenheit und einen beherzten Blick ins Weite. Daher sind sie recht eigentlich die Heimat wurzelloser, leicht beweglicher, wagemutiger und durch den harten Kampf ums Dasein gestählter Krieger- und Eroberervölker. Aber die zahllosen kleinen Sippen, die im Kampfe um Brunnen und Weiden und wegen der allgemein herrschenden Blutrache in ständiger Fehde miteinander liegen, verfolgen egoistisch und kurzsichtig lediglich ihre eigenen Interessen, weshalb unter den Wüstenstämmen eine weitgehende politische Zersplitterung herrscht und jede festere politische Ordnung fehlt. Bloß in den sehr seltenen Fällen, daß eine gemeinsame Idee alle Wüstenbewohner ergreift, können sie zu einheitlichen Unternehmungen größeren Umfanges zusammengefaßt werden. Dann haben sie wiederholt, wie ein Sturmwind über ihre Nachbarn herfallend, weit über ihre Weidegebiete hinaus-

gegriffen und große Reiche gegründet. Die stärkste und nachhaltigste Bewegung dieser Art entstand, als Mohammed, der Begründer der in Arabien entstandenen mohammedanischen Religion, die Wüstensöhne aus ihrem geschichtslosen Dasein herausriß. Der einmal gegebene Anstoß führte zu dem großartigsten Siegeszuge des arabischen Gedankens, nämlich zur mittelalterlichen Eroberung Nordafrikas und eines großen Teiles von Vorderasien durch die arabische Völkerwelle: ein weltgeschichtliches Ereignis, das nach *E. Banse*[3]) im Grunde nichts anderes war als die vergrößerte Form eines Ueberfalles der nomadischen Wüstenstämme auf eine von seßhaften Ackerbauern bewohnte Kulturlandschaft. Damals wurde der Islam über alle drei Erdteile der Ostfeste verbreitet, und mit seinem heiligen Buche, dem Koran, wurde allen Bekennern der neuen Lehre als gemeinsames Kulturgut die arabische Schrift gebracht. Damals entstand das glanzvolle Weltreich der Kalifen, dessen hohe Blüte in materieller und geistiger Kultur vom Arabertum nie wieder erreicht worden ist. Als wagemutige Kaufleute und Seefahrer wurden die Araber auch die Handelsvermittler zwischen Morgen- und Abendland und haben auf diesem Wege ebenfalls nützliche Kenntnisse verbreitet. So verdanken wir ihnen den aus Indien stammenden Gebrauch der fälschlicherweise arabische Ziffern genannten Zahlzeichen. Aber dem arabischen Kalifat war nur eine verhältnismäßig kurze Glanzzeit beschieden. Denn dem raschen Emporwachsen einer politischen Neuschöpfung der Nomaden folgt meist ebenso schnell wieder der Verfall oder die Auflösung in kleine, schwache Teilherrschaften, weil der kriegerische Hirtennomade dauernde Staaten nicht zu gründen versteht. Entweder verweichlicht er rasch, wenn er seßhaft geworden ist, oder er läßt sich auf neue Eroberungen ein, wodurch seine Zahl infolge der unvermeidlichen Verluste immer mehr geschwächt wird, bis schließlich die Minderheit der Eroberer in der großen Masse der Unterworfenen aufgeht, z. B. das Volk der osmanischen Türken in den Stämmen Kleinasiens.

Da wirtschaftliche Erschließungsarbeiten größeren Umfanges die Unschädlichmachung der kulturfeindlichen Wanderhirten voraussetzen, so ist die Türkische Regierung bemüht, zugunsten des seßhaft machenden Ackerbaues das Nomadentum möglichst zurückzudrängen. Eine völlige Ausrottung desselben ist jedoch kaum denkbar und wäre aus wirtschaftlichen Erwägungen nicht

einmal wünschenswert, weil das Klima die Viehzucht auf ausgedehnte Weideflächen hinweist, deren Einengung ihr notwendig eine Verkümmerung bringen müßte. Denn weite Räume, die sonst nutzlos und menschenleer sein würden, können bei dem Mangel an Wasser und Bodenkrume nur durch nomadische Viehhaltung ausgenutzt werden. Andrerseits sind die Wanderhirten vielfach genötigt, in fruchtbareren, anbaufähigen Grenzstrichen zu weiden, weil ihre Herden in der Steppe nicht immer genug Wasser und Futter finden. Die Unterdrückung des Nomadismus würde aber auch insofern eine schwere Schädigung bedeuten, als die Viehzucht der Wanderhirten im Handelsleben der Türkei eine hervorragende Rolle spielt und außer dem wichtigsten Fleisch- und Wolltier der Orientalen, dem Schaf, die hauptsächlichsten Transporttiere für den meist noch auf Tragtiere angewiesenen Landverkehr liefert. Endlich weist *A. Philippson* mit Recht darauf hin, daß jeder gewaltsame Eingriff in das wirtschaftliche Gleichgewicht, das sich im Orient als einem Gebiete uralter Kultur, Ueberlieferung und Ausgeglichenheit durch eine unendlich lange Entwicklung zwischen Ackerbau und Viehzucht herausgebildet hat, nur nach ernstlicher Prüfung vorgenommen werden sollte. Ist somit vor einer einseitigen Bekämpfung des Nomadismus zu warnen, so schließt das natürlich nicht aus, daß ein für beide Wirtschaftsformen brauchbarer Mittelweg gefunden werden kann, etwa durch Unterdrückung der räuberischen Gelüste der Wanderhirten mittels ausreichender Garnisonen in den bedrohten Grenzstrichen, durch den Ausbau der Verkehrsmittel[4]) und durch Verbesserung der Daseinsbedingungen in den Steppen selbst. Denn wenn man dort die Brunnen und Weidegelegenheiten vermehrt, schränkt man die unaufhörlichen Stammesfehden der Nomaden ein, die nicht zum wenigsten eine Folge des erbitterten Kampfes um Futter und Wasser sind.

e) Das Mittelmeergebiet.

Indem nach den Küsten hin die Regenmenge zunimmt und die Dürrezeit verkürzt wird, erhalten Klima und Pflanzenwelt der Trockenregion allmählich einen andern Charakter. Ein Uebergangsgürtel von Steppen, deren vornehmlich im Frühling fallende Niederschläge zum Anbau von Getreide auch ohne künstliche Bewässerung ausreichen, leitet zu der zweiten großen Klimaprovinz über. Sie begrenzt in den meeresnahen Landschaften Syriens,

Süd- und Westkleinasiens das Steppen- und Wüstengebiet und wird, weil sie an die Nähe des Mittelmeers gebunden ist, als mittelmeerischer oder mediterraner Klimatypus bezeichnet.

Im Sommer herrscht infolge anhaltend trockener Winde große Hitze und Dürre. Auf der andern Seite ist auch im Winter das Klima so mild, daß die Vegetation kaum eine Unterbrechung ihres Lebenskreislaufes erleidet und deshalb vielfach aus immergrünen Pflanzen besteht, die, wie namentlich die Holzgewächse, sowohl die Regenzeit wie die Trockenzeit zum Wachstum und zur Fruchtreife benutzen. Nur gelegentlich stellen sich leichte Nachtfröste und kurze Schneefälle ein, die jedoch landeinwärts und mit der Höhe rasch zunehmen, wie überhaupt das typische Mittelmeerklima auf die küstennahen Niederungen und Hügellandschaften beschränkt ist. Sein Verbreitungsgebiet kann am besten durch das Vorkommen des frostempfindlichen Oelbaumes bestimmt werden, der starke und anhaltende Kältegrade nicht verträgt und deshalb überall an der Grenze des Mittelmeerklimas Halt macht.

Seine Eigenart erhält aber das Mittelmeerklima durch die auf die kühlere Jahreszeit beschränkte Niederschlagsverteilung. Denn dann ist das Mittelmeer, der hauptsächlichste Feuchtigkeitsspender unseres Gebietes, wärmer als das Land, so daß die wärmere Seeluft, wenn sie das kühlere Land überweht, den mitgebrachten Wasserdampf abgeben und den Boden stark durchfeuchten kann. Infolgedessen vermittelt das Mediterranklima zwischen dem das ganze Jahr hindurch regenarmen und bloß auf unregelmäßige Niederschläge angewiesenen Trockengürtel und der kühl-gemäßigten Zone mit Niederschlägen zu allen Jahreszeiten. Im Süden ähnelt das Mittelmeerklima dem der Trockenzone, indem hier die Niederschläge geringer und lediglich auf den Winter beschränkt sind, während sie nach Norden hin reichlicher werden und sich auch auf die Uebergangszeiten Herbst und Frühling ausdehnen.

Die mittelmeerischen Niederschläge fallen in kurzen, aber heftigen und ausgiebigen Güssen, so daß selbst zur Regenzeit der Himmel nicht so wolkenverhangen und trostlos erscheint wie bei unsern Landregen. Weil jedoch der größte Teil des rasch niederrauschenden Regens oberflächlich abläuft und durch seine mechanische Gewalt den Boden angreift, so ist die mittelmeerische Landschaft stark zertalt. Die meisten Wasseradern schrumpfen freilich im trockenen Sommer erheblich zusammen oder versiegen ganz, und die überwiegende Mehrzahl von ihnen trägt den Cha-

rakter heimtückischer Wildbäche. Ihre ungemein zerstörend wirkenden Hochfluten führen ungeheure Schuttmengen fort, die beim Ablauf des Wassers als breite Schotterbetten zurückbleiben. Auch das fallende Wasser schwemmt durch seine starken Spülwirkungen den lockeren Humusboden massenhaft fort. Da er sich wegen der im Mediterranklima ebenfalls behinderten chemischen Verwitterung nur langsam wieder erneuert, so tritt er auch im Mittelmeergebiet bloß fleckenweise auf, wenngleich bei weitem nicht in so eng begrenztem Umfange wie in der Trockenregion. Sonst beherrscht hier wie dort derselbe Gegensatz zwischen kahlem Fels und fruchtbarem Erdreich und dasselbe starke Hervortreten der Eigenfarben des Gesteins bei ungemein kräftiger Belichtung das Landschaftsbild. Die seit Jahrtausenden geübte Entwaldung und Bodenvernachlässigung, nicht eine Verschlechterung des Klimas hat es verschuldet, daß auch das Mittelmeergebiet durch fortgesetzte Wegführung der fruchtbaren Bodenkrume erheblich an kulturfähigem Lande eingebüßt hat.

Dank dem größeren Niederschlagsreichtum ist die Mediterranflora ungleich üppiger und mannigfaltiger als die Pflanzenwelt der Trockenräume. Vor allem ist sie durch das viel häufigere Vorkommen von Bäumen ausgezeichnet, die sich allerdings nur selten zu eigentlichem Wald zusammenschließen, weil er wegen der langen Sommerdürre unter ungünstigen Lebensbedingungen steht. Ist er einmal niedergeschlagen, so treten an seine Stelle zerstreute Gebüschgruppen und undurchdringliche, immergrüne Buschwälder, die nach einem italienischen Worte als Macchien = Flecken bezeichnet werden, weil sie den hellen Untergrund wie mit dunklen Flecken betupfen. Sie setzen sich aus den verschiedensten Sträuchern (Lorbeer, Myrthe, Erdbeerbaum, Pistazie, Cistusrose, Erika, Ginster, Oleander, Wacholder) zusammen, zwischen denen einzelne Kiefern, immergrüne Eichen und wilde Oelbäume höher emporragen. Die Macchien werden von den Köhlern eifrig ausgenutzt. Dadurch aber und durch den Viehbiß verkümmern sie immer mehr und gehen schließlich in ärmliche, kaum noch kniehohe Halbstrauchflächen, die Phrygana, über.

Auch sonst gibt das Klima der mittelmeerischen Vegetation das besondere Gepräge der Trockenländer, wodurch sie sich scharf von der mitteleuropäischen Pflanzenwelt unterscheidet. Denn die sommerliche Regenlosigkeit schließt alle feuchtigkeitsbedürftigen Gewächse aus, die auf künstliche Bewässerung ange-

wiesen sind, soweit sie nicht ihren Wachstumsprozeß innerhalb der Regenzeit vollenden oder sich der Regenarmut und trockenen Hitze des langen Sommers durch möglichste Einschränkung der Verdunstung angepaßt haben. Zu diesem Zwecke ist bei vielen Holzgewächsen das Blattwerk verkümmert und wird durch Stengel oder Dornen ersetzt. Bei andern Pflanzen breitet die Absonderung flüchtiger, stark aromatischer Oele eine die Verdunstung hintanhaltende Isolierschicht über die Blätter, die oft noch von einer harten, dunklen oder grauen Oberhaut überzogen sind, so daß sie wie lackiert aussehen und den Namen »Hartlaubgewächse« veranlaßt haben. Dagegen vermögen sommergrüne, blattabwerfende Bäume und alle fremden Kulturgewächse bloß dort zu gedeihen, wo, wie in den Flußtälern, um Quellen und Sümpfe oder in den höheren Gebirgslagen, ausreichende Bodenfeuchtigkeit vorhanden ist oder durch künstliche Bewässerung zugeführt wird. Fehlt sie, so müssen die Pflanzen im heißen Sommer vertrocknen. Das gilt namentlich von der üppigen Gras- und Krautflora, welche die Frühlingsregen hervorzaubern. Ihre oberirdischen Teile verdorren und zerfallen, während die unterirdischen Organe, die Wurzeln, Knollen und Zwiebeln, fortleben. Da diese Bodenvegetation ebenfalls weitständig ist und nicht abgemäht werden kann und da die Ausdehnung der auf feuchte Niederungen beschränkten Wiesen gering ist, so zeigt die Viehzucht einen ähnlich nomadischen Zug wie die Viehwirtschaft der Steppe, indem man im Laufe des Jahres zwischen den Sommerweiden im Gebirge, in Kleinasien Jaila genannt, und den Winterweiden im Flachlande abwechselt.

Der Ackerbau ist im Mittelmeergebiet schon ziemlich ausgedehnt, weil überall dort, wohin die feuchte Seeluft gelangt, von künstlicher Bewässerung abgesehen werden kann. Gerade die wichtigsten mediterranen Nutz- und Nahrungspflanzen, Getreide, Weinstock, Oelbaum und Feige, gedeihen auf unbewässertem Boden und begnügen sich mit der vom Regen gelieferten Feuchtigkeit. Andere, wie Baumwolle, Mohn, Tabak, Mais und Maulbeerbaum, sind bloß im trockeneren Süden auf Wasserzufuhr angewiesen, deren sie im Norden mit seiner längeren Regendauer und größeren Niederschlagsmenge nicht mehr bedürfen. Nur für bestimmte Kulturen ist künstliche Bewässerung unbedingt erforderlich, besonders für die Agrumen (Apfelsinen, Zitronen und ihre Verwandten), die als sehr frostempfindliche Pflanzen zugleich

viel Wärme verlangen und deshalb auf die Küstenlandschaften Syriens und des südlichen Kleinasiens beschränkt sind.

Alles in allem umschließt der Bereich des Mittelmeerklimas die reichsten, fruchtbarsten und zukunftsvollsten türkischen Provinzen, deren mannigfache landwirtschaftliche Erzeugnisse dank der günstigen Verkehrslage der meeresnahen Gegenden auch für die Ausfuhr in Betracht kommen. Vornehmlich gewähren die Küstenstriche Syriens und die zum Meere geöffneten Randgebiete Kleinasiens neben größeren Teilen Mesopotamiens alle Möglichkeiten für eine großzügige wirtschaftliche Entwicklung durch Getreidebau, Gartenbau und Baumkulturen.

f) Das pontische Gebiet.

Dem pontischen Klimagürtel, der auch im Sommer reichliche Niederschläge empfängt und dadurch bereits zum mitteleuropäischen Klima hinüberleitet, gehört nur ein räumlich kleiner Teil des Osmanischen Staates an, nämlich das nördliche Randgebirge Kleinasiens nebst dem vorgelagerten Küstensaum und die europäische Türkei. In Thrazien ist allerdings der Niederschlag noch unzureichend und zeitlich schärfer begrenzt, weshalb das Land fast steppenhaft erscheint. Dagegen verteilt sich nach Osten hin der Regen immer mehr über das ganze Jahr, und seine Menge steigert sich in derselben Richtung fast zu tropischer Fülle, weil die vorherrschenden Nordwinde beim Emporsteigen am Küstengebirge die mitgebrachte Feuchtigkeit ausscheiden. Unter dem Einflusse des Schwarzen Meeres und der südrussischen Steppen ist der Frühling kurz und hält erst spät seinen Einzug. Der Sommer ist feucht und schwül, der Herbst lang und schön, der Winter wieder kurz, aber durch ergiebige Regen- oder Schneefälle und in unvermitteltem Wechsel mit feuchtwarmem Wetter auch durch starke Kältegrade ausgezeichnet.

Wie durch ihr Klima, so erinnert die immerfeuchte pontische Region auch durch ihr Pflanzenkleid am meisten unter allen Gebieten der Türkei an Mitteleuropa. Statt der erheblich zurücktretenden, auf die tiefst gelegenen Höhengürtel beschränkten Mittelmeerflora herrschen grüne Wiesen und dichte Wälder vor, die das Pontische Gebirge zu einer der prachtvollsten Waldlandschaften machen. Unter den hochstämmigen Holzgewächsen[*]) gedeiht üppiges Unterholz, in dem Haselnußsträucher ungemein häufig sind. Die Haselnüsse gelangen in großen Mengen zur

Ausfuhr — in den letzten Friedensjahren wurden im Jahresdurchschnitt über 28 000 Tonnen verfrachtet —, und stellen neben Buchsbaum und sonstigen Nutzhölzern einen wichtigen Handelsgegenstand dar, da sie in Europa an Stelle von Mandeln in der Schokoladen- und Marzipanfabrikation viel gebraucht werden. Wasserreiche und ständig Wasser führende Flüsse beleben die Täler und treiben klappernde Mühlenräder. Der Ackerboden, der, wie überall im feuchtkühlen Klima- und Wirtschaftsgebiet, erst dem Walde abgerungen werden mußte, erzeugt dieselben Nutz- und Nahrungspflanzen wie bei uns, und unsere Obstbäume haben im pontischen Gebiet zum Teil ihre Urheimat. Oberhalb der bei 1800—2000 m Meereshöhe verlaufenden Waldgrenze breiten sich alpine Grasmatten aus, die von gelbblühenden pontischen Alpenrosen durchwirkt werden.

R. Fitzner, Niederschlag und Bewölkung in Kleinasien. Geogr. Mitteilungen Ergänzungsheft 140 (Gotha 1902).

W. Sievers, Asien. 2. Auflage, Leipzig und Wien 1904, S. 113—119, 168—173.

F. X. Schaffer, Entwaldung und Entwässerung des Ergenebeckens in der Europäischen Türkei. Mtlgn. K. k. Geogr. Ges. Wien 46 (1903), S. 126—130.

J. Hann, Handbuch der Klimatologie. 3. Auflage, Stuttgart 1908/11, Bd. 2, S. 200—202; Bd. 3, S. 90—100, 167—179.

H. Grothe, Meteorologische Stationen in der Asiatischen Türkei. Beiträge zur Kenntnis des Orients 6 (1908), S. 149—154.

H. Grothe, Türkisch-Asien und seine Wirtschaftswerte. Frankfurt a. M. 1916, S. 24—33.

E. Banse, Abflußlosigkeit und Entwässerung im Orient. Globus 98 (1910), S. 117—122.

E. Banse, Die Fortschritte der Länderkunde des asiatischen Orients. Geogr. Zeitschrift 17 (1911), S. 395.

E. Banse, Die Wüsten, Steppen, Wälder und Oasen des Orients. Dtsch. Rundschau f. Geogr. 34 (1911/12), S. 25—31, 58—66, 97—109.

E. Banse in *Andree-Heiderich-Sieger*, Geographie des Welthandels Bd. 2 (Frankfurt a. M. 1912), S. 206—208.

E. Banse, Die Türkei. 2. Auflage, Braunschweig 1916, S. 10—12, 29—31, 41—48, 65, 81, 90—92, 95—97, 125, 152, 174—175, 189—192, 230, 234, 242—244, 316—319, 381—383, 399—400.

A. Philippson, Das Mittelmeergebiet. 3. Auflage, Leipzig und Berlin 1914, S. 126—131.

A. Philippson, Das Türkische Reich. Weimar 1915, S. 41—57, 62—78.

A. Philippson, Wirtschaftliches aus dem westlichen Kleinasien. Archiv für Wirtschaftsforschung im Orient 1 (1916), S. 346—350, 358—362.

E. Sachau, Vom asiatischen Reiche der Türkei. Weimar 1915, S. 24—25, 28—29.

P. R. Krause, Die Türkei. Aus Natur und Geisteswelt 1916, S. 8—9.

N. Honig, Das Wirtschaftsbereich des südlichen Kleinasiens und seine wirtschaftliche Struktur. Export 1916, S. 205.

H. v. Trotta-Treyden, Die Entwaldung in den Mittelmeerländern. Geogr. Mitteilungen 62 (1916), S. 248—253, 286—292.

W. Eckardt, Die Ursachen der jahreszeitlichen Regenfälle im Mittelmeergebiet. Geogr. Mitteilungen 63 (1917), S. 180—182.

10. Das Völkermosaik und die religiösen Verhältnisse des Türkischen Reiches.

Volkszahl und Volksdichte. Städte. Ursachen der geringen Menschenzahl und Möglichkeit ihrer künftigen Vermehrung. Die Mannigfaltigkeit des Volkskörpers bedingt scharfe nationale und religiöse Gegensätze. Die Fremdvölker. Erweckung eines gemeinsamen Nationalgefühles. Kopfzahl der einzelnen Nationen. Die Türken. Die Muhadschirs. Die Anatolier. Charakter und wirtschaftliche Rückständigkeit der Türken. Das Arabertum. Die Griechen. Die Armenier und Kurden. Die Juden und die jüdische Ackerbaukolonisation in Palästina. Die Zigeuner. Levantiner und Franken. Die schwäbischen Templerkolonien in Palästina. Die Türkei ist kein Gebiet für deutsche Einwanderer. Statistik der verschiedenen Glaubensbekenntnisse im Osmanischen Reiche. Der Islam und seine Verbreitung über die Erde. Der heilige Krieg. Die christlichen Bekenntnisse. Kleinere religiöse Gemeinschaften.

Die Angaben über die Bevölkerung des Türkischen Reiches sind bei dem Fehlen von Volkszählungen sehr schwankend und bewegen sich zwischen 21,2 und 26,9 Millionen Köpfen[1]). Da in einem ausgeprägt landwirtschaftlichen Staate die Volksdichte ein ziemlich getreues Spiegelbild der Fruchtbarkeit und Kultur ist, so ist sie in der Türkei bei den großen Gegensätzen zwischen den begünstigteren Randlandschaften und der steppen- und wüstenhaften Trockenregion des Innern sehr ungleich. Die fruchtbarsten Gebiete, die küstennahen Striche Kleinasiens und Syriens, sind am stärksten bewohnt, und im Libanon kommen sogar 161 Seelen auf 1 qkm. Unter dem Einflusse der menschenreichen Hauptstadt Konstantinopel hat auch die europäische Türkei noch eine Volksdichte von 67, die ohne Konstantinopel bloß die Hälfte dieser Zahl betragen würde. Dagegen weist das größtenteils wüstenhafte türkische Arabien die geringste Menschenzahl und Volksdichte (2,3 Seelen auf 1 qkm) auf, wie überhaupt die arabischen Gebietsteile des Reiches als hauptsächlichste Träger der großen Trockenregion bloß eine dünne Besiedlung haben.

Die am dichtesten bewohnten Gegenden sind zugleich die städtereichsten. Doch besitzt die Türkei, worin wieder ihr landwirtschaftlicher Grundzug zum Ausdruck kommt, nur 34 Städte über 50000 Einwohner[2]). Unter ihnen befindet sich eine Millionenstadt (Konstantinopel) und eine Halbmillionenstadt (Damaskus, nach *D. Trietsch* 250000, nach *H. Grothe* 300—350000 E.). Zu ihnen kommen noch 8 andere Städte über 100000 Einwohner, nämlich Adrianopel, Smyrna, Erserum, Konia, Aleppo (nach *H. Grothe* 250—300000 E.), Beirut, Jerusalem, Bagdad und 24 Städte zwischen 100000 und 50000 Einwohnern.

Die mittlere Volksdichte des gesamten Osmanischen Reiches beträgt bloß 12—15 Köpfe auf 1 qkm gegen 120 im Deutschen Reiche. Man darf jedoch nicht ohne weiteres daraus folgern, daß die Türkei noch Platz für einen gewaltigen Menschenzustrom böte. Denn bei dem entschiedenen Ueberwiegen der nur in beschränktem Maße bewohnbaren Trockengebiete und bei der Urwüchsigkeit der wirtschaftlichen Verhältnisse entspricht die Volksdichte, worauf *A. Philippson* besonders aufmerksam macht, im allgemeinen den natürlichen Ernährungsmöglichkeiten, soweit sie durch den heutigen Wirtschaftszustand bedingt sind. Das schließt natürlich nicht aus, daß die Bevölkerung nach Einführung vervollkommneter Wirtschaftsmethoden und Schaffung geordneter innerer Zustände, bei besserer Ausnutzung des bereits unter den Pflug genommenen Bodens und bei Gewinnung neuen Kulturlandes durch umfangreiche Bewässerungs- und Entsumpfungsanlagen noch erheblicher Vermehrung fähig ist, namentlich dann, wenn endlich einmal ein langdauernder Friede der Türkei die Möglichkeit einer ruhigen Entwicklung bietet. Verlustreiche Kriege gegen äußere Feinde und opfervolle Empörungen im eigenen Lande, starke Auswanderung infolge schwieriger Daseinsverhältnisse oder religiöser und politischer Bedrückungen, Klimakrankheiten und Seuchen, denen die Eingeborenen wegen ihrer Unwissenheit in hygienischen Dingen und bei dem empfindlichen Mangel an Aerzten, Krankenhäusern und Heilmitteln hilflos gegenüberstehen, endlich das Schreckensregiment des früheren Sultans Abd ul Hamid mit seiner furchtbaren Vernichtung von Menschenleben: alle diese Ursachen haben eher eine Abnahme der Volkszahl zur Folge gehabt. Ihre Wiederzunahme mit allen Mitteln zu fördern, muß als eine der wichtigsten Zukunftsaufgaben gelten, weil die Türkei nur beim Vorhandensein ausreichender Menschenmassen die weiten,

noch der Erschließung oder der besseren Ausnutzung harrenden Räume mit Erfolg ausbeuten kann. Da aber die natürliche Bevölkerungsvermehrung und der Zustrom von Einwanderern nur langsam erfolgen dürfte, so muß man versuchen, die mangelnden Arbeitskräfte in dem menschenarmen Lande durch ausgiebige Heranziehung von Maschinen zu ersetzen.

Die heutige Türkei umfaßt einen uralten Kulturboden, der als ein Haupttummelplatz der Weltgeschichte im Laufe der Jahrtausende von zahlreichen Völkerstürmen betroffen wurde. Andrerseits konnte sich eine Vielzahl von Völkern und Völkersplittern dank den natürlichen Bedingungen erhalten und neue Blutmischungen eingehen. Hieraus erklärt sich die außerordentliche Mannigfaltigkeit des Volkskörpers des Osmanischen Reiches. Er stellt ein buntes Mosaik mit weitgehenden ethnischen, sprachlichen und religiösen Verschiedenheiten dar, die vor dem Verluste der europäischen Provinzen mit ihrer überwiegend slavischen und christlichen Bewohnerschaft noch viel beträchtlicher waren. Obwohl der Islam, dem die große Mehrheit (77%) der Staatsangehörigen anhängt, ein einigendes Band um dieses Rassen- und Sprachendurcheinander schlingt, so wird doch die Bevölkerung auch durch scharfe Gegensätze und Sonderbestrebungen gespalten, die zu ewigen Reibungen Anlaß geben und wiederholt zu folgenschweren blutigen Zusammenstößen geführt haben. Bittere Feindschaft, durch die Gemeinsamkeit des Glaubens nur notdürftig verdeckt, scheidet Araber und Türken. Kurden und Armenier sind seit alters Todfeinde, des Hasses der christlichen Balkanvölker untereinander und gegen die Mohammedaner gar nicht zu gedenken. Diese auseinandergehenden Interessen sind natürlich dem Wohle des Reiches nicht förderlich und haben besonders die Fremd- und Randvölker öfters zu Werkzeugen auswärtiger Umtriebe gemacht, die das Staatsgefüge erschüttern sollten. Bei dem Fehlen eines türkischen kaufmännischen und gewerblichen Mittelstandes sind aber gerade die Fremdvölker, vor allem die Armenier, Griechen, spaniolischen Juden und Levantiner, die wichtigsten Handelsvermittler zwischen Morgen- und Abendland und die hauptsächlichsten Träger des kulturlichen und wirtschaftlichen Fortschrittes. Aus diesem Grunde und wegen der nicht unbeträchtlichen Geldmittel, über die einflußreiche griechische und armenische Großkaufleute verfügen, sind sie unentbehrliche Glieder der türkischen Volkswirtschaft und gewinnen besondere Bedeutung

für die zukünftige wirtschaftliche Erneuerung des Staates. Auf der andern Seite ist ihnen natürlich auch der materielle Hauptgewinn an den Vorteilen der modernen Handels- und Verkehrsentwicklung zugefallen, und ihre allbekannte Veranlagung für kaufmännische Tätigkeit hat zur Herausbildung jener wenig angenehmen Charakter-Eigenschaften geführt, die sie in einen — für die große Masse ihrer Volksgenossen unverdienten — schlechten Ruf gebracht haben[3]).

Alles in allem bietet die Ausgleichung der allgemeinen und Sonderinteressen, die zweckmäßige Behandlung der Nationalitätenfragen und die Erweckung eines gemeinsamen, alle Glieder des Staates durchdringenden Nationalgefühles in dem völklich und religiös so stark zerklüfteten Lande ein außerordentlich schwieriges Problem dar, dessen Lösung aber unbedingt angestrebt werden muß, um ein weiteres Auseinanderfallen des Staates zu verhüten. Von den Jungtürken anfangs zu schroff und gewaltsam mit einseitiger Bevorzugung des Osmanentums verfolgt, ist es von den gegenwärtigen Machthabern maßvoller und verständiger wieder aufgenommen mit dem Ziele, daß alle Staatsangehörigen ohne Unterschied des Glaubens und der Sprache, aber bei Schonung ihrer nationalen Eigenart sich als Osmanen fühlen sollen, um zum Wohle des Ganzen die Selbständigkeitsbestrebungen und Trennungsgelüste der verschiedenen Volksbestandteile in staatserhaltende und staatsfördernde Bahnen zu lenken. Denn da die osmanischen Türken noch lange nicht die Hälfte der Gesamtbevölkerung des Reiches ausmachen, so kann die Türkei niemals ein osmanischer Nationalstaat, sondern ähnlich wie Oesterreich-Ungarn immer nur ein Völkerstaat sein, der allerdings in vereinheitlichendem Sinne zusammengehalten wird durch die Gemeinsamkeit der islamischen Religion und Kultur.

Trotz aller Nachteile eines bunten Nationalitäten-Konglomerates hat die Volksverteilung und -Durchmischung in der asiatischen Türkei gegenüber dem verwickelten und fast unentwirrbaren Durcheinanderwohnen der Balkanvölker[4]) den Vorzug, daß dort weite Gebiete eine völlig einheitliche Bewohnerschaft (Arabien) oder ein sehr erheblich vorwaltendes nationales Element (die Osmanen in Kleinasien, die Araber in Syrien und Mesopotamien, die Kurden in Armenien und Kurdistan) aufweisen. Ethnisch ist überhaupt das Osmanische Reich in der Hauptsache zweigeteilt. Der ganze Norden ist türkisch, wird also von Ver-

tretern des mongolischen Völkerkreises eingenommen; der ganze Süden ist arabisch und gehört damit zum Semitentum. Diese beiden Hauptvölker haben im Reiche auch zahlenmäßig entschieden das Uebergewicht, indem auf die Türken 9—10 Millionen (43%) und auf die Araber nach *A. Philippson* 6 Millionen (26%), nach *P. R. Krause* 11 Millionen Seelen entfallen (einschließlich der arabisierten und arabisch sprechenden). Zu ihnen kommt eine Reihe kleinerer Nationalitäten, von denen Griechen, Armenier und Kurden je $1^1/_4$—$1^1/_2$ Millionen und die Juden 800000 Köpfe ausmachen dürften. Im einzelnen gehen die Zahlenangaben bei dem Mangel genauer statistischer Unterlagen auch hier stark auseinander. Ferner fehlt es nicht an merkwürdigen Völkersplittern, die, wie Drusen, Tachtadschy und andere, in ihrer ethnischen Stellung zum Teil noch sehr wenig bekannt sind. Das europäische Element endlich ist durch die Levantiner, d. h. die im Orient geborenen Europäer, und durch die sonst in der Türkei ansässigen Europäer oder Franken vertreten.

Der weitaus wichtigste Bestandteil dieses Völkergemisches sind die aus Zentralasien eingewanderten Türken oder Osmanen. Sie haben das einst so ausgedehnte Reich gegründet und sind noch heute die hauptsächlichsten Träger des Staatsgedankens. Als sie Kleinasien eroberten, brachten sie dort ihre Sprache, Sitte und Religion zu fast ausschließlicher Geltung, gingen aber der Rasse nach ganz und gar in der großenteils vorindogermanischen, bereits mehr oder minder hellenisierten Masse der Unterworfenen auf, die jetzt den Grundstock der Bewohnerschaft Anatoliens bildet[5]). Da auch späterhin die mannigfachsten Blutmischungen mit geraubten Christen, kaukasischen oder griechischen Sklavinnen, eingeführten Negern und allen andern Völkerbestandteilen des Orients erfolgten, so weisen die Türken — von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen — kaum noch eine Spur ihrer ursprünglichen mongolenähnlichen Rassenmerkmale auf, die vielmehr im Laufe der Zeit fast bis zur Unkenntlichkeit verwischt sind. Namentlich in den höheren Kreisen herrscht der kaukasische Typus durchaus vor. Bloß noch der Sprache nach müssen die Osmanen zu den Turkvölkern und damit zur mongolischen Rasse gerechnet werden. Wesentlich reiner erhalten haben den turktatarischen Typus zum Teil die nomadischen und halbnomadischen Türken Kleinasiens, die unter dem Namen Jürüken = Wanderer bekannt sind. Nahe Verwandte der Osmanen sind auch die Viehzucht

treibenden und in Kleinasien als Wanderhirten umherziehenden Turkmenen.

Merkwürdigerweise haben die Osmanen außerhalb Kleinasiens die von ihnen bezwungenen Völker nicht assimiliert und sich auch nicht in beträchtlicher Zahl unter ihnen niedergelassen. Ein Teil der Besiegten nahm zwar aus Nützlichkeitsgründen den Islam an, behielt aber die Sprache seiner christlichen Volksgenossen bei. Infolgedessen ist Kleinasien das Stammland des Osmanischen Reiches und der einzige Teil des Staates, in dem die Türken mit 78% die große Mehrheit der Bewohnerschaft ausmachen und einen geschlossenen, türkisch sprechenden und fühlenden Volkskörper darstellen. Hierzu gesellt sich das starke türkische Element in der Reichshauptstadt Konstantinopel und eine Reihe größerer und kleinerer, weit zerstreuter Siedlungsgruppen in Thrazien und andern Gebieten der östlichen Balkanhalbinsel. Aber schon im östlichen Kleinasien jenseit des Taurus ist das Osmanentum gegenüber den bodenständigen Armeniern und Kurden erheblich in der Minderzahl, und im arabischen Sprachgebiet, also in Syrien, Mesopotamien und Arabien, wird es bloß durch eine verhältnismäßig geringe Anzahl von Beamten und Soldaten vertreten.

Unter den Türken haben sich auch zahlreiche Kolonien fremder Glaubensgenossen, sogenannter Muhadschirs = Auswanderer, Flüchtlinge, niedergelassen, die mehrere Millionen Köpfe ausmachen mögen. Man versteht unter ihnen mohammedanische Einwanderer verschiedenster Rassenzugehörigkeit, die aus dem Kaukasus[6]), aus Rußland und den Balkanstaaten, d. h. aus Ländern stammen, die einst türkisch waren, aber nach und nach unter christliche Herrschaft gekommen sind. Viele Anhänger des Islam, die sich mit den neuen Verhältnissen nicht befreunden wollten oder konnten oder denen es ihr religiöser und nationaler Stolz verbot, sich christlichen Herren unterzuordnen, ließen Haus und Hof im Stich und folgten dem zurückweichenden Halbmonde nach. Allein nach dem letzten Balkankriege soll gegen 1 Million solcher Muhadschirs ausgewandert sein. Leider war infolge mangelhafter Unterbringung oder unzweckmäßiger Behandlung und wegen mancher Schwierigkeiten der Eingewöhnung die Sterblichkeit unter ihnen groß. Das ist um so mehr zu bedauern, als diese fremden Mohammedaner für die dünn bewohnte Türkei ein wertvoller Zuwachs an dem so dringend benötigten Menschenmaterial und als tüchtiges, durch stärkere Berührung mit dem europäischen Wirtschaftsleben über

vollkommenere Ackergeräte verfügendes Bauernelement auch ein wertvoller Zuwachs an wirtschaftlicher und staatsbildender Kraft sind.

Von Charakter ist der Türke ehrlich und bieder, tapfer und aufopferungsfähig, fromm, mildtätig und gastfrei. Er trägt ein gemessenes, würdevolles Benehmen zur Schau, das allerdings auch in Grausamkeit und Fanatismus umschlagen kann, und gilt, soweit er sich als Kaufmann betätigt und noch nicht durch fremden Einfluß verdorben ist, als durchaus gewissenhaft und zuverlässig. Seine außerordentliche Genügsamkeit und sein unerschütterlicher Fatalismus, d. h. die gläubige Hingabe an ein von Gott gewolltes Schicksal, machen ihn auch zu einem ausgezeichneten Soldaten. Vor allem stellt die kleinasiatische Bauernschaft, obwohl sie wegen ihres plumpen, schwerfälligen Wesens und ihrer rauhen, unkultivierten Sprache über die Achsel angesehen wird, den besten Teil des Osmanentums, den eigentlichen Nährstand und das Rückgrat des Staates dar, dessen Kraft daher stets in Kleinasien wurzelte. Seit Jahrhunderten haben die Anatolier die Hauptlast des Heeresdienstes getragen und bei den überaus häufigen Kriegen und Aufständen die meisten Blutopfer bringen müssen. Viel größere Verluste als die feindlichen Kugeln haben hierbei die schlechten gesundheitlichen Verhältnisse, Seuchen und das ungewohnte Klima gefordert, und die Zurückkehrenden brachten ansteckende Krankheiten mit, die zum Teil in verheerender Weise um sich gegriffen haben. Ferner haben Mißstände in der Verwaltung und drückende Besteuerung den Wohlstand der breiten Volksschichten erheblich beeinträchtigt. Infolge der kümmerlichen Lebenshaltung ist im Gegensatze zu dem Kindersegen der Griechen und Armenier auch der natürliche Zuwachs nicht groß, die Menge der kriegstüchtigen und wirtschaftlich brauchbaren Elemente ist unter den anatolischen Bauern zurückgegangen, und die Landwirtschaft hat durch das beständige Herausreißen der arbeitskräftigen Männer aus ihrer Berufstätigkeit schwer gelitten. Alle auf eine politische, geistige und wirtschaftliche Stärkung des Türkischen Reiches gerichteten Bestrebungen müssen daher in erster Linie die Förderung des kleinasiatischen Osmanentums ins Auge fassen.

Neben den guten Eigenschaften dürfen auch die weniger guten Seiten des Türken nicht übersehen werden. Er ist in hohem Maße stolz und herrschsüchtig gegenüber anderen Völkern und Andersgläubigen, die trotz verfassungsmäßiger Duldung aller Bekenntnisse und Gleichberechtigung aller Untertanen in Wirklichkeit oft

nicht zu ihrem Rechte gekommen sind. Gegen Fremde zeigt sich der Osmane verschlossen und — nicht ohne Grund — mißtrauisch. Vor allem aber ist ihm ein unüberwindlicher Hang zu beschaulichem Leben und träumerischer Sorglosigkeit und in ihrem Gefolge ein vollständiger Mangel an Unternehmungsgeist eigen, weshalb er allen Neuerungen abhold ist und im Erwerbsleben hinter den Syrern und Arabern und den Fremdvölkern weit zurücksteht. Rassenveranlagung, religiöse Einflüsse, mangelhafte Schulbildung und zähes Festhalten am Althergebrachten haben diese wirtschaftliche Rückständigkeit verschuldet, zumal die Osmanen als ausgesprochenes Herren- und Kriegervolk die Beschäftigung mit Handel und Gewerbe als ihrer unwürdig ansehen. Erst jetzt scheint diese Geringschätzung im Schwinden begriffen zu sein, indem viele junge Türken zur Ausbildung im Handel und in werktätigen Berufen ins Ausland geschickt werden. Der Gang der wirtschaftlichen Entwicklung hat es aber mit sich gebracht, daß sich das Osmanentum im Wesentlichen nur aus einer großen Masse von Bauern und Handwerkern und aus einer Oberschicht von Beamten und Offizieren zusammensetzt, während ein gewerblicher Mittelstand kaum vorhanden ist. Den in veralteten Ueberlieferungen verharrenden Bauern und Handwerkern fehlt es an Kapital und fortschrittlichem Sinn zur Einführung zeitgemäßer Verbesserungen, und die Bildung, Zuverlässigkeit und Ehrlichkeit der türkischen Beamtenschaft ließ bekanntlich viel zu wünschen übrig, so daß die auf allen Verwaltungsgebieten zutage getretene Unordnung der Wohlfahrt des Reiches verhängnisvoll geworden ist. Die Zukunft muß lehren, ob die durch den Weltkrieg eingeleitete Wiedergeburt der Türkei ein neues, innerlich gekräftigtes Staatswesen nach modernen Grundsätzen aufzubauen und zu erhalten vermag.

Eine scharf umrissene Volks- und Sprachenscheide trennt die Osmanen von der arabischen Welt. Die Grenze wird durch eine Linie bestimmt, die längs des Südrandes Kleinasiens vom Golf von Iskenderun über die Städte Aleppo, Diarbekr und Mosul zum Wansee und zur persischen Grenze zieht und oft schon von ferne an der Verschiedenheit der Bauweise, den Stroh-, Schilf- oder Ziegeldächern der türkischen Dörfer und den ovalen Kuppeln der arabischen Häuser, erkannt werden kann[7]). Der ganze Süden des Reiches gehört zum Verbreitungsbereiche der arabischen Sprache, deren Träger vorwaltend Semiten, wenngleich in sich nicht einheitlich sind. Jedenfalls geht die arabische Sprache über das

engere Wohngebiet der eigentlichen arabischen Rasse, die gleichnamige Halbinsel, weit hinaus. Doch weist sie so beträchtliche mundartliche Abweichungen auf, daß ein arabisch sprechender Marokkaner sich mit einem Araber Persiens kaum zu verständigen vermag. Auch die Kulturstufe ist sehr verschieden und zeigt die mannigfachsten Uebergänge von den kulturfeindlichen, halbwilden Hirtennomaden der Steppen bis zu den hochgebildeten, durch unleugbares kaufmännisches Geschick ausgezeichneten Arabern der Städte.

Die *Araber* haben sich als echtes Erobervolk weit über ihre heimatliche Halbinsel ausgebreitet. Vor allem wurden Syrien, Mesopotamien, das westliche Persien (nach seinen Bewohnern Arabistan genannt) und Nordafrika für den Islam und das Arabertum gewonnen (vgl. S. 133). Soweit die Araber umherschweifende Beduinen sind, haben sie den semitischen Typus ziemlich rein bewahrt, während die seßhaften Städtebewohner und Ackerbauer sich vielfach mit anderen Volkselementen vermischt haben. In Syrien und Mesopotamien wohnt eine semitische Urbevölkerung, die späterhin stark arabisiert wurde und nach der Eroberung des Landes die Sprache und Religion der Araber annahm, von denen sie im Typus und Charakter nicht unerheblich abweicht. Nur ein kleiner Teil der Syrer ist dem alten, jetzt in verschiedene Sekten, z. B. die Malkiten und Maroniten[8]), gegliederten Christentum treu geblieben. In einigen abgelegenen Ortschaften haben sich auch noch die alten syrischen Mundarten erhalten.

Alle Araber, die eigentlichen wie die arabisierten, sind stolz auf ihr Arabertum mit seiner mittelalterlichen, hohen Kultur und Wissenschaft, die auch auf Europa von maßgebendem Einflusse wurde. Dagegen sehen sie mit Geringschätzung auf die bei ihnen wenig beliebten Türken herab, deren Macht überdies gegenüber den schwer zu fassenden arabischen Wüstenstämmen auf schwachen Füßen steht. Bei den tiefgehenden geistigen und gesellschaftlichen Verschiedenheiten und bei der politischen Zersplitterung des Arabertums kann von einer Gemeinsamkeit der politischen Bestrebungen und einem einheitlichen Nationalgefühl kaum gesprochen werden. Dennoch haben sich Frankreich und England die gegen die Türken herrschende Abneigung zunutze gemacht, indem sie die von der sogenannten Jungarabischen Bewegung getragene Loslösung vom Türkentum und die von verschiedenen Gruppen arabischer Nationalisten erstrebte Wiedergeburt eines

eigenen arabischen Kalifates eifrig unterstützten. Die durch den Weltkrieg eingeleitete Neuordnung der innerpolitischen Verhältnisse des Osmanischen Reiches, die den Arabern größere Rechte und Freiheiten einräumt und die ungehinderte Entfaltung ihrer wirtschaftlichen und geistigen Kräfte ermöglicht, dürfte indes zu einem engeren Zusammenschlusse und einer besseren Verständigung zwischen beiden Völkern beitragen, was im Interesse der Kräftigung des Staatsganzen nur erwünscht sein kann.

Zu den Türken und Arabern als den Hauptvertretern der mohammedanischen Bewohner kommen als hauptsächlichste Vertreter der christlichen Bevölkerung des Reiches die Griechen und Armenier.

Abgesehen vom Königreich Hellas bewohnen die Griechen vorzugsweise die meeresnahen Striche der europäischen und asiatischen Türkei, die ihnen von den dem Seeverkehr abgeneigten Osmanen überlassen wurden. Demnach finden sich zusammenhängende griechische Siedlungen längs der ganzen thrazischen und Marmarameerküste, und in der Reichshauptstadt ist nächst dem türkischen das griechische Element am stärksten und einflußreichsten, wenngleich es andrerseits in seinen unteren Klassen den Abschaum des großstädtischen Proletariats bildet [9]). Die Inselflur des Aegäischen Meeres wird fast ausschließlich von Griechen bewohnt, die längs der Nord- und Westküste Kleinasiens bis gegen die innere Hochebene vorrücken. Smyrna, die zweite Stadt des Reiches, ist zur Hälfte von ihnen bevölkert, und in Trapezunt, dem wirtschaftlichen Mittelpunkte des nördlichen Kleinasiens, machen sie ebenfalls die Mehrzahl der Bewohnerschaft aus. Manche kleineren Städte sind ganz griechisch, und in jeder Stadt des kleinasiatischen Nordens und Westens gibt es wohlhabende griechische Gemeinden, in jedem größeren Dorfe auch einen griechischen Krämer, der den Bauern ihre Bedürfnisse verkauft, ihre Erzeugnisse abnimmt und ihnen — meist gegen Wucherzinsen — Vorschuß gibt. Mehr vereinzelt, obwohl zum Teil noch immer in größeren Kolonien, sind griechische Volksinseln längs der kleinasiatischen Südküste, in Syrien und im Innern Anatoliens anzutreffen. Doch ist in manchen dieser alten griechischen Binnenkolonien infolge der langen Isolierung die Kenntnis der Muttersprache verloren gegangen, indem man bloß noch türkisch redet, aber die türkische Sprache mit griechischen Buchstaben schreibt. Neuerdings findet jedoch ein lebhafter Zuzug von Stammesgenossen

ins Binnenland statt, wie überhaupt griechische Ingenieure, Lehrer, Geistliche und Aerzte überall im Orient zu finden sind. Sie entfalten eine eifrige nationale und kulturliche Propaganda, der die Regierung in Konstantinopel durch Begünstigung der türkischen Sprache entgegenzuwirken sucht. Ueberhaupt verknüpfen enge, sorgsam gepflegte Bande nationaler und geistiger Zusammengehörigkeit die Griechen des Königreichs mit ihren weit im Auslande zerstreuten Stammesgenossen.

Mit Ausnahme der die ägäische Inselwelt und den Westsaum Kleinasiens bewohnenden Volks-Elemente sind die Griechen längst keine reine Rasse mehr. Darum versteht man heute unter ihnen Neugriechisch sprechende und der griechisch-orthodoxen Kirche anhängende Bewohner des Orients, die im einzelnen sehr verschiedener Abstammung und Rassenmischung sein können, aber durch einen seit dem Altertum anhaltenden Hellenisierungsprozeß ganz unter griechischen Kultureinfluß geraten sind. Daneben gibt es zahlreiche Griechen, die, wie auf der Insel Kreta und im Innern Anatoliens, im Islam aufgegangen sind. Umgekehrt bekennen sich viele Nicht-Griechen zur griechisch-orthodoxen Religion.

Dank ihrem vorzüglichen Schulwesen, dem Patriotismus und nationaler Opfersinn reichliche Unterstützungen zuwenden, so daß selbst die kleinste Gemeinde in der Diaspora einen Lehrer besitzt, sind die Griechen das gebildetste und geistig regsamste unter den Levantevölkern. Durch hochgespannten Erwerbssinn ausgezeichnet, beschäftigen sie sich als tüchtige Seefahrer und Geschäftsleute vorwiegend mit Seefischerei, Schiffahrt und Handel und bereiten durch ihre Rührigkeit und Unternehmungslust, ihre Sprachgewandtheit und Verschlagenheit den europäischen Kaufleuten auch im Großhandel schweren Wettbewerb. Doch bedürfen die landläufigen Redensarten und Ansichten über die minderwertigen moralischen Eigenschaften der Griechen erheblicher Einschränkung. Ferner sind die Griechen treffliche Landwirte, die im Wein-, Südfrucht-, Tabak- und Seidenbau Tüchtiges leisten und auch in der Gewerbtätigkeit eine Rolle spielen. Handwerke, die eine besondere Geschicklichkeit verlangen, werden fast ausschließlich von ihnen betrieben. In der Beamtenschaft des Türkischen Reiches sind die Griechen zahlreich vertreten. Ja, begüterte und angesehene Kreise, die Fanarioten [10]), gewannen ehemals solchen Einfluß auf die Staatsgeschäfte, daß

sie den diplomatischen Verkehr zwischen der Pforte und dem Auslande monopolisierten und daß aus ihren Reihen fast alle christlichen Vasallenfürsten und Gouverneure autonomer Provinzen in der Türkei gewählt wurden.

Eine ähnliche Rolle wie die Griechen spielen die Armenier, der zweitwichtigste christliche Volksstamm der Türkei. Das in Körperbau, Sprache und Religion sehr einheitliche Volk ist hauptsächlich in seinem Stammlande Armenien zu finden, wo es aber in starker Durchsetzung mit Kurden und andern Völkern noch nicht einmal die Hälfte der Gesamtbewohnerschaft ausmacht. Darum kann selbst hier, mit Ausnahme der Bezirke um den Wansee, von einem Ueberwiegen der Armenier nicht die Rede sein. Von ihrer Urheimat aus haben sie sich in größeren und kleineren Kolonien, vereinzelt und in weiter Zerstreuung über Rußland, Persien und den ganzen Orient, ja bis nach Westeuropa, Nordamerika und Australien verbreitet, so daß sie ein ähnlich kosmopolitisches Volk wie die Juden sind [11]). In der Türkei ist kaum eine größere Stadt ohne ein armenisches Viertel oder ohne armenische Kaufleute. Allein in Konstantinopel stand vor dem Kriege ihre Zahl mit 180 000 Seelen nicht viel hinter derjenigen der Griechen zurück.

Die Armenier sind durch schnelle Auffassungsgabe und ausserordentliches Sprachtalent ausgezeichnet. Da sie sich unter allen Christen den Türken am meisten angepaßt haben und mit den Griechen zu den strebsamsten Elementen des Orients gehören, so erlangten sie vielfach einflußreiche Beamtenstellen im osmanischen Staatsdienst oder sind Steuerpächter, Geschäftsführer, Gutsverwalter und Lieferanten türkischer Großer. Während nämlich die Armenier gleich den Griechen in ihrer Heimat fleißige und tüchtige Ackerbauer, Gärtner und Weinbauern, daneben Handwerker und Gewerbetreibende sind, betätigen sie sich in der Fremde fast ausschließlich als Kaufleute, Händler und Bankiers. In dieser Eigenschaft gelten sie als die geriebensten und gefürchtetsten Finanz- und Geschäftsleute des Orients, die an Schlauheit und Handelssinn, aber auch an Eigennutz und weitem Gewissen ihre schärfsten Nebenbuhler, die Griechen, übertreffen und in Vorderasien einen großen Teil des Wechselgeschäftes in der Hand haben. Bei der minder geschäftstüchtigen Bevölkerung, die unter ihren Uebervorteilungen am meisten zu leiden hat — im übrigen lauten die Urteile über die Charakter-Eigenschaften der

Armenier sehr widerspruchsvoll —, sind sie nichts weniger als beliebt, und die Volkswut hat sich ihnen gegenüber wiederholt in blutigen Metzeleien Luft gemacht.

Von Haus aus sind die Ursachen der Armenier-Verfolgungen wirtschaftlicher Art gewesen. Das in starker Vermehrung begriffene kurdische Element, das in den ärmeren Steppen und rauheren Hochtälern Armeniens haust, dringt mit seinen Herden in die fruchtbaren Talsohlen vor, die hauptsächlich von Ackerbau treibenden Armeniern bewohnt werden. Weil letztere an kriegerischem Sinn weit hinter den Kurden zurückstehen und weil ihnen als Christen auch das Waffentragen verboten ist, so sind sie den Uebergriffen ihrer Erbfeinde fast wehrlos preisgegeben. Diese durch harten Steuerdruck vermehrten Unzuträglichkeiten haben eine lebhafte Auswanderung veranlaßt. Sie haben aber die Armenier auch zu offenen oder versteckten Reichsfeinden gemacht, bei denen auswärtige, auf eine Loslösung vom türkischen Staatsverbande gerichtete Bestrebungen nur zu leicht Gehör und Unterstützung fanden. Da überdies die Verwaltungsreformen, zu denen der Berliner Kongreß die Türkei verpflichtet hatte, ein toter Buchstabe geblieben waren, so zog die politische Bewegung unter den Armeniern immer weitere Kreise und gab dadurch den Türken im Interesse staatlicher Selbsterhaltung den Anlaß zu brutalem Eingreifen. Die Folge waren jene schrecklichen Vernichtungskämpfe, die namentlich während der Regierung des Sultans Abd ul Hamid 1893, 1895/96 und 1909/10 unter den Armeniern Kleinasiens und Konstantinopels Hunderttausende von Opfern forderten. Auch im Weltkriege haben die Türken mehrfach armenische Aufstände niederwerfen müssen und dabei unter dem durch fremde Sendboten und durch die Aufhetzung der eigenen, wohlgeborgen im Auslande sitzenden Landsleute irre geleiteten Volke wiederum furchtbar aufgeräumt. Der größte Teil der unzuverlässigen Armenier wurde zwangsweise in die Ebene zwischen Aleppo und Mosul gebracht. Einst ein Fruchtland ersten Ranges und ein reiches Baumwollgebiet, ist sie heute eine öde Steppe, die aber von den armenischen Ackerbauern voraussichtlich wieder ertragsfähig gemacht werden kann [12]).

Trotz aller Enttäuschungen und obwohl für eine politische Selbständigkeit die wichtigste Grundlage, das geschlossene Wohngebiet, fehlt, haben armenische Patrioten die Hoffnung auf eine staatliche Wiederauferstehung ihres Landes noch nicht aufgegeben.

Denn geschichtlich sind die Armenier eines der ältesten Völker der Erde, das in seiner abgeschlossenen Gebirgsheimat eine starke kulturliche Eigenart entwickelte und schon im Altertum ein nationales Königreich bildete [13]). Mit Recht sind daher die Armenier stolz auf ihre Geschichte und ihre keineswegs gering zu achtende Literatur, auf ihre uralte Sprache und eigentümliche Schrift. Vortrefflich ist der Stand der Volksbildung, der man erhebliche Opfer bringt [14]). Eine Reihe gut geleiteter Tageszeitungen bekundet den Bildungsdrang der breiteren Schichten, und eine Anzahl bedeutender Persönlichkeiten ist aus dem Armeniertum hervorgegangen, das trotz aller Bedrückungen mit wunderbarer Zähigkeit an seiner Nationalität und seinem in eigenartiger Weise ausgebildeten Christentum festgehalten hat.

Die grimmigsten Widersacher der Armenier waren von jeher die ihnen stammesverwandten, aber mohammedanischen Kurden und die nur mundartlich von letzteren verschiedenen Luren. Sie führen in den verkehrsfeindlichen Gebirgen der nach ihnen benannten Grenzlandschaften Kurdistan und Luristan ein fast unabhängiges, nomadisches oder halbnomadisches Hirten- und Räuberleben und sind ein kraftvolles, aber auch unstetes und unruhiges, wildes und grausames Kriegervolk von rauhen Sitten und geringer Kultur. Wie ihre Vorfahren, die Karduchen, schon im Altertum den 10 000 Griechen viel zu schaffen machten, deren Rückzug *Xenophon* in seiner »Anabasis« beschrieben hat, so sind sie durch Gewalttaten und Plünderungen bis auf den heutigen Tag eine Plage für ihre friedlicheren Nachbarn, besonders für die Armenier geblieben. Auch für die Allgemeinheit stellen sie ein kulturfeindliches Element dar, das staatlicher Ordnung abgeneigt und nicht leicht zu bändigen ist, weil die Kurden in ihren unnahbaren Felsburgen nur schwer zur Rechenschaft gezogen werden und je nach den Umständen leicht von türkischem auf persisches Gebiet flüchten können. Doch sind sie wegen ihrer kriegerischen Eigenschaften als Soldaten geschätzt und bilden in der Türkei die irregulären Kavallerie- oder Hamidie - Regimenter.

Ueber das ganze Reich zerstreut sind die Juden, die sich in vier durch Sprache und Kleidung verschiedene und auch besondere Gemeinden bildende Gruppen teilen. Der ältesten gehören die Sephardim oder Spaniolen an, auch orientalische Juden genannt, die unter dem Drucke der religiösen Verfolgungen

seit dem Ende des 15. Jahrhunderts die Iberische Halbinsel verließen und unter dem duldsameren Halbmond eine neue Heimat fanden. Noch jetzt reden sie eine alt-spanische, allerdings stark mit hebräischen und türkischen Worten durchsetzte Mundart, das Spaniolische. Eine zweite Gruppe kam und kommt aus dem russisch-asiatischen Schutzstaat Buchara und hat in Jerusalem eine neue, durch Wohlhabenheit ausgezeichnete Kolonie gegründet. Aus dem arabischen Jemen wandern die jemenitischen Juden ein, die einen Teil des jüdischen Proletariates in Jerusalem darstellen. Die vierte und köpfereichste Gruppe umfaßt die osteuropäischen oder Ost-Juden, die Aschkenasim, die erst in neuerer und neuester Zeit aus Ost-Europa, meist aus Rußland, Polen, Galizien und Rumänien, infolge sozialer und religiöser Bedrängnisse massenhaft ausgewandert sind und den jüdisch-deutschen oder »jiddischen« Jargon sprechen. Ihr Auszug ging ursprünglich nach den Vereinigten Staaten von Amerika, bis zunehmende Einwanderungsbeschränkungen den Gedanken einer planmäßigen Ackerbaukolonisation Palästinas nahe legten, um die Juden zur Landwirtschaft zurückzuführen und in der alten Stammesheimat, die während des Mittelalters Jahrhunderte lang überhaupt keine Israeliten mehr besaß, ein neues israelitisches Volkstum entstehen zu lassen [15]). Schon 1879 war bei Haifa der erste Versuch dieser Art gemacht und nach anfänglichem Mißerfolg wenige Jahre später mit befriedigendem Ergebnis wiederholt worden. Aber erst das Eintreten des Barons Edmund v. Rotschild in Paris, der sich um die Anfänge der jüdischen Kolonisation hochverdient gemacht hat, und dann die tatkräftige Förderung des Unternehmens seitens der zionistischen Organisation und der Jewish Colonisation Association schufen durch den Erwerb ausgedehnter Ländereien und durch sonstige Beihilfen die Grundlagen, auf denen die jüdische Kolonisationsarbeit in den letzten 30 Jahren rasch und gedeihlich fortzuschreiten vermochte. Die Folge war ein lebhafter Zustrom von Volksgenossen, durch den die Zahl der Israeliten in Palästina so gewachsen ist, daß sie heute 80—100 000 Köpfe betragen mag. Gegenwärtig gibt es über ganz Palästina zerstreut 44 größere und kleinere jüdische Ackerbausiedlungen, die gleich den Niederlassungen der deutschen Templer wohltuende Kulturmittelpunkte sind. Die jüdischen Siedlungen haben sogar, weil sie über viel reichlichere Geldmittel und über einen viel stärkeren Zuwachs an Einwanderern verfügen, die älteren Templer-

kolonien an Zahl und Größe wie an Bedeutung und Wohlstand überflügelt. Da indes das arme Palästina niemals ein größeres landwirtschaftliches Gebiet werden dürfte, so muß der weitere Zuzug jüdischer Ackerbaukolonisten bald eine obere Grenze finden.

Die jüdischen Körperschaften, die sich um das nationale Kolonisationswerk bemühen, haben auch ein jüdisches Bankinstitut mit Zweigstellen in Syrien und Palästina eröffnet und dem Bildungswesen besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Zahlreiche Schulen, Institute und wissenschaftliche Gesellschaften sind gegründet worden. Unter anderem besteht in Jerusalem eine jüdische Kunstgewerbeschule und eine Nationalbibliothek, und noch während des Krieges erfolgte in Haifa die Eröffnung der »Jüdischen Anstalt für technische Erziehung in Palästina«, der ersten technischen Schule in der Türkei. In letzter Zeit suchen die Zionisten statt der verdorbenen Mundarten der Sephardim und Aschkenasim das alte klassische Hebräisch wieder zur lebendigen Umgangssprache der Israeliten in Palästina zu machen [16]).

Allerdings hat sich erst eine kleine Minderheit der jüdischen Bewohnerschaft Palästinas der Landwirtschaft zugewendet. Die Mehrzahl ist, zum Teil in dürftigen Lebensverhältnissen, als Handwerker, Dolmetscher, Wechsler und Kleinhändler tätig und schreckt auch vor Berufen nicht zurück, die, wie Bootsführer, Straßenarbeiter und Lastträger, mit schweren körperlichen Anstrengungen verbunden sind. Infolge dieser Beschäftigung wohnen die Juden des Orients mit Ausnahme der Ackerbaukolonisten fast ausschließlich in den Städten und bilden mancherorts ansehnliche Gemeinden. In Konstantinopel gibt es ihrer 65000, in Smyrna 35000 und in Bagdad 40—60000, darunter eine Anzahl angesehener und reicher Großhändler. In Jerusalem sind über zwei Drittel der Einwohner Israeliten, von denen freilich die meisten in bitterer Armut leben und von jüdischen Wohlfahrtsgesellschaften unterstützt werden. Die Juden des Orients sind überhaupt nicht zu gleichem Wohlstande gelangt wie im Abendlande, weil der Handel von den Griechen und Armeniern beherrscht wird, gegen die selbst israelitische Geschäftsgewandtheit nur schwer aufzukommen vermag. Im allgemeinen sind die Juden ein reichstreuer Bevölkerungsbestandteil der Türkei. Wiederholte Versuche Englands und Frankreichs, eine Art Schutzherrschaft über sie zu erlangen, haben greifbare Erfolge nicht gehabt.

Erwähnung verdienen noch die weitverbreiteten, aber nirgends zahlreichen Zigeuner. Wie ihre in Europa lebenden Volksgenossen sind sie teils heimatlos umherziehende Schmiede, Pferdehändler und Wahrsager, teils seßhafte Dorfbewohner. Sprache und Rasse weisen auf indische Herkunft.

Unter den fremdgebürtigen Elementen sind am wichtigsten die Levantiner[17]), die vornehmlich in Konstantinopel und in allen größeren Hafen- und Handelsplätzen des östlichen Mittelmeerbeckens angetroffen werden. Nach der meist üblichen Auffassung versteht man unter ihnen die schon seit Jahrhunderten im Morgenlande ansässigen Europäer, nämlich einmal die Nachkommen der aus den mittelalterlichen italienischen Seerepubliken eingewanderten Italiener und dann die im Orient geborenen Kinder und Kindeskinder der verschiedensten europäischen Völker meist aus Mischehen mit Armenierinnen oder Griechinnen, die schon nach wenigen Geschlechtern in der großen Masse entnationalisierter europäischer Abkömmlinge aufgehen. Somit gehören die Levantiner keinem Volke recht an, bilden aber auch ihrerseits kein selbständiges Volk, da sie sich der türkischen Regierung gegenüber als Glieder irgend eines europäischen Staates betrachten. Sie sind meist römisch-katholisch und stellen eine eigenartige soziale Zwischenschicht zwischen Europäern und Orientalen dar, die orientalisches Niveau mit abendländischer Zivilisation, sowie die Sprachen des Morgen- und Abendlandes in sich vereinigt. Mit Vorliebe bedienen sich die Levantiner allerdings des Französischen statt des früher ganz allgemein gesprochenen Italienischen. Sie sind sprachkundige, gewandte Zwischenhändler und Geschäftsvermittler, deren wirtschaftlicher Einfluß jedoch seit dem Erwachen des Griechentums zurückgegangen ist. Die Levantiner besitzen trotz hoher Intelligenz meist keine tiefere Bildung, sind unzuverlässig und bestechlich, nur auf äußeren Schein bedacht und voller Selbstüberhebung. Nach übereinstimmendem Urteil fast aller Landeskenner müssen sie ungeachtet rühmlicher Ausnahmen als eine im Ganzen wenig zu lobende Bevölkerungsschicht gelten.

Die zweite Gruppe der Europäer besteht aus Angehörigen der verschiedenen Staaten unseres Erdteiles und wird von den Eingeborenen als Franken bezeichnet, weil letztere zur Zeit des Vordringens der Araber in Europa das stärkste Volk des Abendlandes waren. Obwohl an Zahl gering, sind die Franken

als Träger europäischer Macht und Gesittung ein einflußreiches Element. Sie sind meist als Kaufleute oder Unternehmer tätig, und das Deutschtum ist unter ihnen nicht sehr stark vertreten. Auch größere deutsche Siedlungen sind im Osmanischen Reiche nicht vorhanden, mit Ausnahme der zusammen höchstens 2000 Seelen aufweisenden Templerkolonien in und bei Jaffa, Haifa, Sarona, Wilhelma, Rephaim und Jerusalem in Palästina. Als einzige deutsche Ackerbaukolonien in der Türkei wurden sie seit 1868 von württembergischen Auswanderern, Mitgliedern der christlichen Templergemeinde oder der Jerusalemfreunde, gegründet und haben sich nach Ueberwindung vielfacher Schwierigkeiten zu acht blühenden landwirtschaftlichen Gemeinwesen entwickelt, die hauptsächlich Weinbau und Weinbereitung treiben. Für Landankäufe und wirtschaftliche Verbesserungen steht ihnen die in Stuttgart für diesen Zweck gegründete »Gesellschaft zur Förderung der deutschen Ansiedlungen in Palästina« und die Deutsche Palästinabank zur Seite. Weil die deutschen Kolonisten gleich den später ins Land gekommenen jüdischen Ackerbausiedlern mit ungleich vollkommeneren Methoden arbeiten als die einheimische Bevölkerung, so haben sie viel dazu beigetragen, die Landwirtschaft und die Lebensverhältnisse unter den Eingeborenen zu verbessern. Ihr Wohlstand hat aber auch den Neid ihrer mohammedanischen Nachbarn geweckt, so daß die deutsche Diplomatie wiederholt gegen Uebergriffe einschreiten mußte.

Gerade diese Tatsache darf nicht dazu veranlassen, eine umfangreiche deutsche Ackerbaukolonisation in der Türkei ins Leben zu rufen, für die man noch vor zwei Jahrzehnten eifrig eintrat [18]). Heute ist dieser Plan so gut wie aufgegeben, weil er aus verschiedenen Gründen undurchführbar erscheint. Einmal herrscht bei den jetzigen Leitern des Osmanischen Staates eine starke Betonung des eigenen Volkstums auf der Grundlage des Islam. Dann aber würden die Kolonisten, weil der Orientale fremden Ansiedlern mißtrauisch und eifersüchtig gegenübersteht und wegen der grundverschiedenen Anschauungen zwischen Morgen- und Abendländern bei der großen Masse der Bevölkerung wenig Gegenliebe finden, ganz abgesehen davon, daß die Grundbesitzverhältnisse sehr verworren und verwickelt sind und daher leicht Anlaß zu unerquicklichen Reibereien geben. Die an bessere Lebenshaltung gewöhnten Kolonisten würden auch mit den überaus genügsamen einheimischen Bauern niemals in Wettbewerb treten können. Endlich ist

unsere überseeische Auswanderung schon seit längerem ganz unerheblich geworden, und die schweren Menschenverluste des Weltkrieges lassen nicht daran denken, daß für absehbare Zeit ein stärkerer deutscher Kolonistenstrom vom Mutterlande ausgehen kann. Natürlich wird nichts dagegen einzuwenden sein, wenn zur Hebung der noch sehr rückständigen türkischen Landwirtschaft einzelne Musteranstalten unter deutscher Leitung, aber mit einheimischen Arbeitern errichtet werden. Im übrigen muß sich die Türkei auf diesem wichtigen Gebiete selbst helfen und durch Hebung der natürlichen Vermehrung wie durch eine nationale Kolonisation den Zuwachs mohammedanischer Volkselemente nach Kräften fördern.

Den tiefgreifenden völklichen und sprachlichen Verschiedenheiten stehen eben so große Unterschiede im Glaubensbekenntnis gegenüber. Gleiche Religion vereinigt mehrere nach Rasse und Sprache ganz verschiedene Völker, wodurch der Islam als staatserhaltende Kraft wirkt. Umgekehrt scheidet die Verschiedenheit des Glaubens ein und dasselbe Volk scharf in mehrere, einander oft feindlich gegenüberstehende Gruppen, z. B. mohammedanische, römisch-katholische und griechisch-orthodoxe Serben und Albaner, orthodoxe und mohammedanische Griechen oder Bulgaren, katholische und mohammedanische Syrer usw.[19]).

Bei der überragenden Stellung, die im Orient dem Glaubensbekenntnis zukommt, ist es nicht bedeutungslos, daß trotz aller religiösen Gegensätze der Islam innerhalb des Türkischen Reiches entschieden vorwaltet. $4^1/_2$ Millionen sind Anhänger christlicher Bekenntnisse, 800000 huldigen dem mosaischen Glauben, und 16 Millionen, d. h. $^5/_6$ oder 77 % der Bevölkerung, sind Mohammedaner. Die große Masse der Staatsangehörigen hängt also dem Islam an und zwar hauptsächlich in Gestalt der sunnitischen Lehre. Nur in einigen abgelegenen Gebieten herrscht der schiitische Islam, der namentlich die Perser in einen scharfen Gegensatz zu den übrigen — sunnitischen — Mohammedanern gebracht hat.

Arabien ist die Wiege des Islam. Von den Steppenbewohnern in die Fremde getragen, wanderte er erobernd in seinen heutigen Verbreitungsbereich ein. Er umfaßt die größere Hälfte des dunklen Erdteils, indem er von Nordafrika durch die Wüste Sahara bis tief in den Tropengürtel vorgedrungen ist. Ferner erstreckt er sich in geschlossenem Verbande über ganz Vorder- und Zentral-

asien und bildet noch ausgedehnte Inseln in Süd- und Ostasien, in Rußland und auf der Balkanhalbinsel. Sonst hat er in Europa nur geringen Anhang gefunden und sich mit der Zurückdrängung der türkischen Herrschaft bis auf zersplitterte Reste wieder aus unserem Erdteil zurückgezogen. Dagegen besitzt er in Afrika sein aussichtsvollstes Zukunftsgebiet. Hier gewinnt er langsam, aber stetig an Ausbreitung und ist zugleich der Träger einer gewissen Halbkultur geworden, die unter den Negern noch immer zivilisatorische Erfolge aufweist.

Die Gesamtzahl der Mohammedaner veranschlagt man — genaue Zahlen stehen nicht fest — auf 240 Millionen oder 15% der Bevölkerung der Erde, von denen 10 Millionen auf Europa, 180 Millionen auf Asien und 50 Millionen auf Afrika entfallen. Gerade in Afrika ist aber die Menge der Mohammedaner wegen der fortschreitenden Ausdehnung ihrer Lehre am schwersten zu ermitteln.[1] Andrerseits ist die Bekehrung der Neger meist so oberflächlich und äußerlich, daß man sie nicht ohne weiteres als richtige Moslims ansehen kann.

Was die politische Zugehörigkeit der Mohammedaner anbetrifft, so kommen reichlich 3 Millionen auf die Staaten der Balkanhalbinsel, 19 Millionen auf das Russische Reich, 30 Millionen auf China, 36 Millionen auf Niederländisch-Indien, 67 Millionen auf Britisch-Indien, 13 Millionen auf Aegypten und den Englisch-Aegyptischen Sudan, 20 Millionen auf Französisch-Afrika und 16 Millionen auf die Türkei. Die letztere ist also durchaus nicht der größte Islamstaat, da jede der drei Verbandsmächte Rußland, Frankreich und England für sich allein über mehr Mohammedaner gebietet als der Sultan. Namentlich das Britische Weltreich, das rund 100 Millionen Moslims (ums doppelte mehr als Angelsachsen) besitzt, muß als größter mohammedanischer Staat der Erde bezeichnet werden. Wenn dennoch die Türkei als Vormacht des Islam einen weit über ihre Grenzen hinausreichenden Einfluß ausübt, so ist das darin begründet, daß in Türkisch-Arabien die heiligen Stätten des gesamten Mohammedanertums liegen, die von Pilgerzügen aus allen Teilen der islamitischen Welt aufgesucht werden, und daß der Sultan das ideelle Oberhaupt oder der Kalif aller sunnitischen Mohammedaner ist.

Diese religiöse Sonderstellung hat auch eine politische Bedeutung insofern, als sie dem Padischah die Möglichkeit gibt, durch die Verkündigung des heiligen Krieges (Dschihad) das

gesamte Mohammedanertum in Bewegung zu bringen. Tatsächlich hat der Sultan im gegenwärtigen Kriege die Fahne des Propheten entrollt und den heiligen Krieg gegen die Verbandsmächte ausgesprochen. Aber die Gefahr, die ein solches Vorgehen gegen die eine, und den Nutzen, den es für die andere Seite der Kriegführenden bedeutete, ist ungeheuer überschätzt worden, weil Mangel an Bildung und einheitlichem Zusammenwirken unter der mohammedanischen Geistlichkeit und den zahllosen Bruderschaften und die Aufmerksamkeit der fremden Staatsbehörden in den politisch zersplitterten Ländern des Islam eine allgemeine Schilderhebung der Mohammedaner überaus schwierig machen. Infolgedessen bringt man auch der Gewalt, die in der Zusammenfassung aller Moslims, im Panislamismus, verborgen sein soll, mit Recht starke Zweifel entgegen [20]).

Viel früher als der Islam fand im heutigen türkischen Staatsgebiet das Christentum Eingang, das jedoch durch dogmatische Streitigkeiten seine ursprüngliche Einheit verloren und sich in eine ganze Reihe von Bekenntnissen und Sekten gespalten hat. Sie sind meist in rituellen Aeußerlichkeiten erstarrt und werden durch einen geradezu unfaßbaren religiösen Fanatismus voneinander geschieden. Daher ist das trennende Moment unter den orientalischen Christen viel stärker als das verbindende, und ihr gegenseitiger Haß ist größer als der Haß gegen den gemeinsamen mohammedanischen Glaubensfeind. Die ununterbrochenen Streitigkeiten und Eifersüchteleien führen zu häßlichen Zusammenstößen, die selbst vor den heiligen Stätten in Palästina nicht haltmachen, weshalb an den hohen christlichen Festtagen türkisches Militär die Ordnung aufrechterhalten muß.

Neben den drei Hauptreligionen — Islam, Christentum und Judentum — gibt es noch eine Reihe über das ganze Reich zerstreuter religiöser Sondergemeinschaften. Ihre Anhänger sind weder Christen noch Mohammedaner, sondern unterscheiden sich von ihnen durch eine eigentümliche, auch mancherlei heidnische Grundelemente enthaltende Geheimlehre und nehmen zum Teil auch eine besondere ethnische Stellung ein. Zu diesen Sekten gehören u. a. die Drusen [21]) und Nosairier (Ansarije, im Nosairiergebirge) in Syrien, die Kisilbasch und Tachtadschy in Kleinasien [22]), die Jesiden (arabisch Ungläubige) oder Teufelsanbeter und die Mandäer in Mesopotamien. Sie alle werden, obwohl meist harmlose Leute, von den strenggläubigen Mohammedanern und Christen

als außerhalb ihrer Religion stehend angesehen, verachtet und gehaßt, gefürchtet und oft blutig verfolgt.

H. Vambéry, Das Türkenvolk in seinen ethnologischen und ethnographischen Beziehungen. Leipzig 1885.

A. Supan, Die Verbreitung der Armenier in der asiatischen Türkei und in Transkaspien. Geogr. Mitteilungen 42 (1896), S. 1—10.

M. Blanckenhorn, Die Armenier. Geogr. Zeitschrift 2 (1896), S. 219—221.

M. Blanckenhorn, Syrien und die deutsche Arbeit. Deutsche Orientbücherei Heft 18 (1916), S. 14—15.

M. Frh. v. Oppenheim, Vom Mittelmeer zum Persischen Golf Bd. 1 (Berlin 1899), S. 109—183: Die Drusen und ihre Geschichte.

R. Fitzner, Anatolien. Berlin 1902, S. 15—30, 63—65.

Meyers Reisebücher: Türkei (6. Auflage, Leipzig 1902), S. 141—146, 149—150.

L. Saad, Die jüdischen Kolonien und Niederlassungen in Syrien und Palästina. Geogr. Mitteilungen 49 (1903), S. 250—254.

L. Saad, Deutsche Kolonisation in Palästina. Ebd. 49 (1903), S. 19—22.

W. *Sievers*, Asien. 2. Auflage, Leipzig und Wien 1904, S. 119—125, 175—177, 186—188.

M. Sykes, The Kurdish tribes of the Ottoman Empire. Journal Anthropological Institute London 38 (1908), S. 451—486.

H. Grothe, Meine Reise durch Vorderasien. Der Orient Heft 6 (Halle 1908), S. 15—18.

H. Grothe, Die asiatische Türkei und die deutschen Interessen. Der neue Orient Heft 9 (2. Auflage, Halle 1913), S. 7—8, 13—36, 52.

H. Grothe, Türkisch-Asien und seine Wirtschaftswerte. Frankfurt a. M. 1916, S. 10—21, 77—80.

M. Hartmann, Die arabische Frage. Der islamische Orient Bd. 2 (Leipzig 1909).

C. F. Lehmann-Haupt, Armenien einst und jetzt. Bd. 1 (Berlin 1910).

E. Banse, Die geographische Bedeutung der Araber. Globus 98 (1910), S. 316—319.

E. Banse, Das arabische Element in der Türkei. Länder und Völker der Türkei. Neue Folge, 1. Reihe, Heft 1 (Leipzig 1916).

E. Banse, Die Türkei. 2. Auflage, Braunschweig 1916, S. 13—18, 28—32, 48—64, 193—200, 319—322, 338—341.

M. Holzmann, Syrische Städtebilder. Dtsch. Rundschau f. Geogr. 33 (1910/11), S. 19—22.

Der Zionismus und seine Bedeutung für Palästina. Export 1911, S. 283—285.

v. Diest, Werdegang der Osmanen. Asien 12 (1912/13), S. 131—132, 180—184, 196—199; 13 (1913/14), S. 22—24, 36—39, 51—55.

J. Press, Die jüdische Kolonisation Palästinas. Zeitschr. d. Deutschen Palästinavereins 35 (1912), S. 161—185.

E. Auerbach, Palästina als Judenland. Berlin und Leipzig 1912.

M. de Jonge, Das moderne Palästina. K.-C.-Blätter 4 (1913), S. 22—25.

C. Nawratzki, Die jüdische Kolonisation Palästinas. München 1914.

D. Trietsch, Levante-Handbuch. 3. Auflage, Berlin 1914, S. 17—28, 33—36, 163—172, 187—188.

D. Trietsch, Deutsche und jüdische Kolonisation in Palästina. Koloniale Rundschau 1915, S. 336—355.

D. Trietsch, Die Juden der Türkei. Länder und Völker der Türkei Heft 8 (Leipzig 1915).

E. Oehlmann, Die Zahl der Mohammedaner auf der Erde. Geogr. Mitteilungen 61 (1915), S. 26—27.

K. Dieterich, Das Griechentum Kleinasiens. Länder und Völker der Türkei Heft 9 (Leipzig 1915).

A. Philippson, Das Türkische Reich. Weimar 1915, S. 78—80, 84—98.

E. Sachau, Vom asiatischen Reich der Türkei. Weimar 1915, S. 6, 17—22, 25—35.

K. Wiedenfeld, Die deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen und ihre Entwicklungsmöglichkeiten. München und Leipzig 1915, S. 6—7, 51—53, 62—64.

A. Paquet, Die jüdischen Kolonien in Palästina. Deutsche Orientbücherei Heft 9 (Weimar 1915).

F. Schmidt, Die Türkei, Verfassung, Verwaltung, Volkswirtschaft. 3. Auflage München-Gladbach 1915, S. 42—44.

E. Oberhummer, Die Türken und das Osmanische Reich. Geogr. Zeitschrift 22 (1916), S. 65—87, 155—157, 612—632.

F. C. Endres, Die Türkei. München 1916, S. 16—19, 23—35, 141—202, 208—212.

A. Wirth, Vorderasien und Aegypten in historischer und politischer, kultureller und wirtschaftlicher Hinsicht. Stuttgart, Berlin, Leipzig 1916, S. 113—202.

E. Mittwoch, Die wirtschaftliche Bedeutung der Sprachenfrage in der Türkei. Archiv für Wirtschaftsforschung im Orient 1 (1916), S. 317—343.

P. R. Krause, Die Türkei. Aus Natur und Geisteswelt Bd. 469 (Leipzig und Berlin 1916), S. 4—5, 23—33, 66, 83, 85, 129.

F. Frech, Der Kriegsschauplatz in Armenien und Mesopotamien. Leipzig und Berlin 1916, S. 14—21.

S. Krause, Die Juden Mesopotamiens in Handel und Wandel. Oesterreichische Monatsschrift f. d. Orient 42 (1916), S. 65—89.

F. Braun, Ueber die Zukunft der asiatischen Türkei. Geogr. Anzeiger 18 (1917), S. 85—87.

O. Maull, Die politischen Probleme des östlichen Mittelmeeres. Geogr. Zeitschrift 23 (1917), S. 248—257.

Funck-Misoutch, Türkisch-Asien im Weltkrieg. Bibliothek für Volks- und Weltwirtschaft Heft 35 (Dresden und Leipzig 1917), S. 4—25, 49—62.

O. Warburg, Was kann uns die türkische Landwirtschaft in der Zukunft liefern? Tropenpflanzer 1917, S. 63—64.

Nathan ben Nathan, Die jüdische Kolonisation in Anatolien. Deutsche Levante-Zeitung 7 (1917), S. 570.

J. Hoffmann, Die Siedlungen der Tempelgesellschaft in Palästina. Deutsches Vorderasien- und Balkanarchiv 1 (1917). S. 85—93.

11. Wirtschafts- und Verkehrsleben.

Wirtschaftliche Zurückgebliebenheit der Türkei. Die Kapitulationen. Neugestaltung der staatsrechtlichen und Zollverhältnisse. Die Türkei und die Mittelmächte. Die Landwirtschaft als Grundlage des türkischen Wirtschaftslebens. Anbaufläche. Rückständigkeit des Ackerbaues und Maßnahmen zu dessen Hebung. Die wichtigsten Kulturgewächse. Extensive, nomadisch betriebene Viehhaltung. Wichtigste Haustiere. Seefischerei. Waldverwüstung durch Nomadismus und Holzhandel. Folgen der Entwaldung. Heutige Waldverteilung in der Türkei. Bergbaugebiete und wichtigste mineralische Bodenschätze. Darniederliegen der Gewerbtätigkeit und geringe Entwicklung der Großindustrie. Industrie-Förderungsgesetz und europäischer Wettbewerb. Die wichtigsten Gruppen der Industrie und des Hausgewerbes. Rückständigkeit des Verkehrswesens. Binnenschiffahrt. Wagen- und Saumtierverkehr. Post und Telegraph. Eisenbahnen. Seeschiffahrt und Häfen. Die Fremdvölker und der türkische Außenhandel. Handelsstatistik und Handelsländer.

a) Allgemeines.

Obgleich die Türkei alle natürlichen Hilfsquellen besitzt, deren ein großes Reich für seine Wirtschaft und Wohlfahrt bedarf, ist sie eine nennenswerte Wirtschaftsmacht bisher nicht geworden. Einmal haben die in den allgemeinen geographischen Verhältnissen und in der Unvollkommenheit der Verkehrsmittel begründeten Schwierigkeiten, sowie die kulturliche, geistige und wirtschaftliche Zurückgebliebenheit des Volkskörpers, zäher Widerstand der mohammedanischen Geistlichkeit gegen alle Neuerungen und Mängel der Rechtsgestaltung dem wirtschaftlichen Gedeihen erhebliche Hindernisse bereitet. Dann wurde das Land unter der langen Regierung des 1909 entthronten Sultans Abd ul Hamid in bewußter Rückständigkeit gehalten. Endlich stieß die Weiterentwicklung auch seitens der europäischen Staaten und Kapitalisten, auf welche die geldarme Türkei hauptsächlich angewiesen war, nur auf geringes Entgegenkommen. So konnte von einer durchgreifenden Erschließung und Ausbeutung der Naturschätze des Landes nicht die Rede sein. Von ihnen spielen bloß wenige Waren auf dem Weltmarkte eine Rolle, die große Mehrzahl dürfte erst in Zukunft für die Weltwirtschaft von Wichtigkeit werden.

Die finanzielle Unterstützung der Türkei durch das Ausland hat sie in weitgehende Abhängigkeit von ihren Geldgebern gebracht, die ihren Einfluß immer mehr auch auf die inneren Angelegenheiten des Staates ausdehnten. Namentlich England,

Frankreich und Rußland machten in demselben Maße Schwierigkeiten, als die Pforte für ihren Neuaufbau Annäherung an das Deutsche Reich suchte und fand. Denn bei ihrer deutschfeindlichen Politik trachteten nunmehr jene Staaten darnach, die ihnen stark verschuldete und dadurch stark von ihnen abhängige Türkei möglichst darniederzuhalten, weshalb sie allen Maßnahmen derselben, die auf eine Hebung ihrer wirtschaftlichen Kräfte abzielten, z. B. dem Ausbau der Eisenbahnen, der Erhöhung der Zölle und der Abschaffung der Kapitulationen, den schärfsten Widerstand entgegensetzten.

Bei der Eroberung Konstantinopels ließen die Türken die schon damals bestehende staatsrechtliche Ausnahmestellung der italienischen Handelsrepubliken unangetastet. Was aber anfangs Duldung war, wurde mit fortschreitendem Machtverfalle des Osmanischen Reiches immer mehr zu einem Rechte, das auch die andern europäischen Staaten für ihre Angehörigen beanspruchten und erhielten. So entwickelten sich die Kapitulationen, d. h. alte Staatsverträge der Hohen Pforte mit den europäischen Mächten und der Union, die ersterer jede Selbständigkeit in ihrer Steueroberhoheit und Gerichtsbarkeit den Fremden gegenüber nahmen, indem sie ihnen nahezu an Exterritorialität grenzende Sondervergünstigungen einräumten. Die Ausländer wurden der türkischen Polizei- und Rechtsgewalt entzogen und erhielten fast völlige Steuerfreiheit, obwohl alle größeren, gewinnbringenden Betriebe sich in ihrer Hand befanden, so daß sie wirtschaftlich besser gestellt waren als die eigenen Untertanen des Sultans.

Nachdem das Deutsche Reich, Oesterreich-Ungarn und Italien sich für die Abschaffung der Kapitulationen erklärt hatten, hielten England, Frankreich und Rußland nach wie vor hartnäckig an dieser wirtschaftlichen und politischen Knebelung der Türkei fest. Erst der Ausbruch des Weltkrieges gab den Osmanen volle Handelsfreiheit zurück und ließ sie die drückende Last abstreifen, die sie gleichsam unter die Vormundschaft der auswärtigen Mächte gestellt hatte und es ihnen unmöglich machte, Zoll- und Wirtschaftspolitik nach eigenem Ermessen zu treiben und die Ausführung vieler im Staatsinteresse liegender Entschlüsse vorzunehmen. Denn die Fremdmächte benutzten das Vorrecht der Kapitulationen vielfach als Druckmittel, durch das sie dem politisch und wirtschaftlich schwachen Lande immer neue Zugeständnisse abpreßten. Infolgedessen geriet es mehr und mehr unter die

Herrschaft französischer und englischer Ausbeutungsgesellschaften, deren Uebermacht erst im letzten Jahrzehnt deutsche Großbanken mit Erfolg entgegentraten. Der Weltkrieg hat die fremden Interessen — vorläufig wenigstens — ausgeschaltet, und so, wie die Dinge jetzt liegen, wird in erster Linie das Deutsche Reich zur finanziellen und wirtschaftlichen Unterstützung des Türkischen Staates berufen sein.

Die Türkei hat die Neugestaltung der staatsrechtlichen Verhältnisse sofort auch zur Ausführung eines schon lange erstrebten besseren Zollsystems benutzt. Vorher wurde ohne Rücksicht auf das Schutzbedürfnis eines einheimischen Wirtschaftszweiges ein gleichmäßiger Wertzoll von 15 Prozent erhoben, der für viele Waren zu hoch und für andere zu niedrig war. Der niedrige Einfuhrzoll öffnete der fremden, besonders der englischen Einfuhr, die weitaus überwiegend aus billigen Woll- und Baumwollwaren bestand, Tür und Tor und hat dadurch nicht wenig zur Vernichtung der türkischen Gewerbe, namentlich der einst blühenden Baumwollindustrie, beigetragen, weil sie gegenüber den europäischen Massenfabrikaten nicht wettbewerbsfähig waren. Jetzt werden unter Aufhebung der unzeitgemäßen Verträge die Zollsätze für Einfuhrgüter ermäßigt, deren die Türkei unbedingt bedarf, und zum Schutze der eigenen Industrie für solche Erzeugnisse erhöht, die im Lande selbst reichlich und preiswert hergestellt werden können.

Bedenkt man schließlich, daß die Türkei seit 1910 in fast ununterbrochene Kriege verwickelt war, die mit ihren beständigen Mobilmachungen und hohen Geldkosten wie ein Alpdruck auf dem gesamten Staatsleben lasteten, so ist es leicht zu verstehen, daß neuzeitliche Errungenschaften wirtschaftlicher Art nur in geringer Zahl vorhanden und über die ersten Anfänge kaum hinausgekommen sind. So finden zukünftige Erschließungsarbeiten noch auf allen Gebieten ein weites und dankbares Arbeitsfeld, und den Mittelmächten erwächst die Pflicht, der einmal angebahnten Entwicklung die Wege zu ebnen in der Voraussetzung, daß ihr osmanischer Bundesgenosse nicht bloß als politisch-militärischer Faktor, sondern vor allem auch wirtschaftlich erstarken und im Geben wie im Nehmen ein wertvolles Glied der mitteleuropäischen Staatengemeinschaft werden soll. Diese Aufgabe ist freilich nicht leicht und kann bei der Menschen- und Geldarmut des Türkischen Staates nur durch eine großzügige innere Kolonisation

und durch weitgehende Geldunterstützung des befreundeten Auslandes gelöst werden. Als wichtiger und vielseitiger Rohstofferzeuger erscheint die Türkei berufen, die mannigfachen Bedürfnisse Mitteleuropas, wenn auch nicht voll und ganz, so doch zu einem erheblichen Teile zu decken, indem sie ihm vor allem solche Güter liefert, die es nicht selbst oder nicht in ausreichender Menge erzeugen kann. Dadurch erhalten die Mittelmächte zugleich die Gewißheit, daß sie nicht wieder so hermetisch von allen überseeischen Zufuhren abgeschnitten werden wie im gegenwärtigen Kriege. Umgekehrt sichern wir uns im Osmanischen Reiche bei dessen zweckmäßiger Erschließung ein zukunftsvolles, kaufkräftiges Arbeits- und Absatzgebiet für unsere Industrie, obwohl es natürlich ebenfalls nicht imstande sein wird, den gesamten Ueberschuß unserer gewerblichen Produktion aufzunehmen.

In den folgenden Abschnitten sollen die verschiedenen Zweige des türkischen Wirtschaftslebens in ergänzender Zusammenfassung und unter Hinweis auf die ausführlicheren Betrachtungen bei den landeskundlichen Kapiteln übersichtlich zusammengefaßt werden.

b) Ackerbau.

Die Landwirtschaft ist die Grundlage des türkischen Wirtschaftslebens und wird in diesem ausgeprägt agrarischen Staate, von dessen Bevölkerung reichlich Zweidrittel dem Bauernstande angehören, noch für lange Zeit die vornehmste Erwerbsquelle bleiben. Vor Ackerbau und Viehzucht treten jetzt und in Zukunft alle anderen Erwerbszweige völlig in den Hintergrund, weshalb verständnisvolle, den Anforderungen der Gegenwart entsprechende Pflege der noch sehr darniederliegenden, aber wesentlicher Steigerung fähigen Landwirtschaft und die Hebung ihrer Leistungsfähigkeit als Hauptaufgabe der wirtschaftlichen Wiedergeburt der Türkei gelten muß.

Die Gleichartigkeit des Klimas bedingt eine über weite Flächen hin gleichartige Ausstattung des Reiches mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen. Das Hauptgebiet des Acker- und Gartenbaues ist der Mittelmeergürtel, der die verschiedensten Kulturgewächse der gemäßigten und subtropischen Zone in Fülle hervorbringt. Allerdings veranschlagt man die heute wirklich in Anbau genommene Fläche auf höchstens 175 000 qkm oder den zehnten Teil des Staates. Der anbaufähige Boden, der sich im wesentlichen auf die Flußauen und Küstenebenen, sowie auf die Getreide-

gebiete des syrischen Binnenlandes und der Grenzstriche der Mittelmeerzone gegen die Steppe beschränkt, könnte durch künstliche Bewässerung, durch Anwendung des Trockenfarmens (vgl. Kap. 7, Anm. 21) und andere Maßnahmen vielleicht bis auf rund 300000 qkm gebracht werden[1]). Bei der großen Ausdehnung des durch Trockenheit oder Versalzung, durch Humus- und Wassermangel dauernd kulturunfähigen Bodens der Trockenregion wird allerdings das Ackerland stets bloß den kleinsten Teil des Staatsganzen einnehmen. Aber selbst dann bleiben noch ansehnliche Flächen fruchtbaren Bodens übrig, die jetzt nur als Weideland dienen oder völlig brach liegen. Selbst ohne Inangriffnahme neuen Landes könnten aus dem zurzeit genutzten Ackerboden bei vervollkommneter Bewirtschaftung und Erntetechnik nach Menge und Güte viel reichere Erträge gezogen werden als das bei den heute gebräuchlichen, unglaublich rückständigen und veralteten Arbeitsmethoden und Ackergeräten möglich ist[2]). Auf der Bequemlichkeit und Unwissenheit der Bevölkerung beruhend, haben sie seit Urzeiten kaum nennenswerte Veränderungen erfahren und sind zum Teil noch von derselben urtümlichen Art wie zur Zeit der Bibel.

Da in den holzarmen Gegenden der getrocknete Mist meist als Heizstoff verwendet wird, so ist Düngung unbekannt. Höchstens treibt man das Vieh über die Felder, die mit einem einfachen hölzernen Hakenpfluge mehr oberflächlich aufgeritzt als wirklich umgegraben werden[3]). Die Anwendung der Egge ist unbekannt. Zur Erntezeit wird das Getreide mit einer Sichel oder Sense in halber Höhe abgeschnitten und auf gepflasterten Tennen oder auf fest gestampftem Lehmboden unter freiem Himmel ausgedroschen. Hierzu treibt man die größeren Haustiere über die Halme. Vielfach ist auch noch der urväterische Dreschschlitten oder die Dreschtafel im Gebrauch[4]). Auf der offenen Tenne wird dann mit Schaufeln das Korn durch Hin- und Herwerfen notdürftig von der Spreu geschieden, die der Luftzug fortführt. Das trockene, windige Sommerwetter gestattet die ausgedehnte Anwendung dieses seit alters geübten urwüchsigen Verfahrens.

Erst die eingewanderten Muhadschirs haben manche Neuerungen und Fortschritte mitgebracht, die sie in ihren früheren Wohnsitzen bei ihren christlichen Nachbarn kennen gelernt hatten. Auch die Bahngesellschaften, die Anatolische Handels- und Industriegesellschaft und die neue Türkei haben sich durch Errichtung

von Musterfarmen, durch Unterstützung der Bauern mit Saatgut, Zugtieren, neuzeitlichen Geräten und Maschinen und durch Anleitung der Landbevölkerung zu sachgemäßer Bodenbewirtschaftung um die Hebung des Ackerbaues verdient gemacht.

Aber noch auf vielen anderen Gebieten verlangt die türkische Landwirtschaft dringend nach Verbesserungen. Vor allem ist ein streng gehandhabtes Besitz- und Grundeigentumsrecht zu schaffen, das vor willkürlichen Uebergriffen Sicherheit gewährt. Dann müssen die Ackerbauer in den Grenzstrichen gegen die Wüste nachdrücklicher vor den Brandschatzungen ihrer Felder und Ernten durch die räuberischen Beduinen geschützt werden. Unaufschiebbar ist ferner eine gründliche Steuer- und Agrarreform. Heute befindet sich ein übermäßig großer Teil des Bodens im Besitze der Toten Hand, die ihn nicht entsprechend ausnutzt, oder er gehört Großgrundbesitzern, die ihn durch Zwischenleute an unselbständige Kleinbauern weiter verpachten und kein anderes Interesse haben, als möglichst viel aus ihm herauszuziehen. Die armen Kleinpächter müssen froh sein, wenn sie nach Abzug aller Abgaben so viel übrig behalten, daß sie ein sehr bescheidenes Leben fristen können. Nicht weniger als $^6/_7$ aller Steuern ruhen auf dem Grund und Boden! Der harte Steuerdruck und die unzweckmäßige Art der Steuereintreibung, Mangel an Kapital und starke Verschuldung des Besitzes ertöten auch jedes Streben nach Verbesserungen und nach dem Erwerb einer eigenen Scholle. Daher müssen die Bauern, die bisher die Hauptsteuerlast des Reiches zu tragen hatten, unbedingt eine Erleichterung erfahren, weil sie bei dem ausgesprochen landwirtschaftlichen Charakter des Reiches die wichtigste und am meisten zu unterstützende Bevölkerungsschicht sind. Ferner muß der übermäßig ausgedehnte Großgrundbesitz zerschlagen und mit einem freien, arbeitsfreudigen Bauernstande besiedelt werden.

Notwendig ist weiter ein für alle Nutznießer möglichst gerecht durchgeführtes Wasserrecht, wie überhaupt Bewässerungs- und Entwässerungsfragen besondere Aufmerksamkeit verlangen. Denn ausgedehnte, an sich fruchtbare Striche warten lediglich auf Durchfeuchtung oder Entsumpfung, um in blühendes Ackerland verwandelt zu werden. Das gilt besonders von den großartigsten Schauplätzen zukünftigen Bodenbaues, der Pamphylischen und Cilicischen Niederung und dem Schwemmlande Nieder-Mesopotamiens. In der Ebene von Konia ist durch Schaffung

umfangreicher Entwässerungs- und Bewässerungsanlagen bereits eine Fläche von 51000 ha nutzbar gemacht (vgl. Kap. 5, Anm. 23) worden. In der Niederung von Adana soll ein zehnmal größeres Areal gewonnen werden, und in Mesopotamien hofft man nach und nach 14000 qkm fruchtbarsten Sawâdbodens der Kultur zuzuführen. Freilich sind die Geldaufwendungen für wirtschaftlich-technische Unternehmungen dieser Art so beträchtlich, daß nur die Anpflanzung wertvoller Handelsgewächse eine lohnende Verzinsung gewährleistet. Daher kommen die Gebiete mit ausreichenden Niederschlägen, die keine künstliche Bewässerung verlangen, in erster Linie für den Getreidebau in Betracht. Dagegen ist der berieselte Boden für den Anbau von Brotfrüchten meist zu teuer, weshalb er den gewinnbringenderen Baumkulturen und Handelspflanzen vorbehalten bleibt.

Schließlich wird die türkische Landwirtschaft noch von mancherlei Schwierigkeiten bedroht, die in den Naturbedingungen des Orients begründet sind. Die größte Gefahr auf nicht bewässertem Boden ist die Trockenheit, da die Ernte hier ganz und gar von Menge, Verteilung und rechtzeitigem Einsetzen der Niederschläge abhängt[5]. Eine Geißel sind auch die Heuschrekken, die jedes Jahr bald hier bald dort zu Millionen auftreten und durch ihre Gefräßigkeit oft schwere Verwüstungen unter den Feldfrüchten anrichten.

Aus allen diesen Gründen steht der Bodenbau noch auf niedriger Stufe, und im Vergleich zu den Erträgen, die er liefern könnte, ist die wirkliche Erzeugung gering[6]. Die Ernten sind nicht bloß unzureichend, sondern unterliegen von Jahr zu Jahr erheblichen Schwankungen. Im allgemeinen vermag die Türkei — soweit ist dieses ausgesprochen landwirtschaftliche Land noch von dem Ideal eines Ackerbaustaates entfernt — kaum ihre eigene Bevölkerung ausreichend mit Brotkorn zu versorgen, so daß sie, statt Getreide auszuführen, jährlich noch große Mengen an Weizen und Weizenmehl einführen muß. Werden doch im Jahresdurchschnitt nicht viel über 5 Millionen Tonnen Getreide gewonnen, während das viel kleinere Deutsche Reich die vier- bis fünffache Menge einbringt!

Ohne auf Einzelheiten einzugehen, seien als wichtigste Kulturgewächse folgende genannt:

Unter den Gespinstpflanzen steht neben F l a c h s und H a n f, die in erheblichem Umfange angebaut und im Lande selbst verwendet

werden, die **B a u m w o l l e** obenan. Ihre noch sehr ausdehnungsfähige und aussichtsvolle Kultur müssen wir mit allen Mitteln fördern, um unsere Abhängigkeit von den uns feindlichen oder wenig freundlichen Baumwolländern einzuschränken. Entfallen doch nahezu 6 % des Gesamtwertes unserer Einfuhr auf Baumwolle, die wir größtenteils aus den Vereinigten Staaten beziehen müssen! Zurzeit ist die Türkei allerdings nur ein untergeordneter Erzeuger des wertvollen Fasergewächses, da sie 1913 erst etwas über 34 000 Tonnen ausführte, denen ein deutscher Jahresbedarf von 470 000 Tonnen gegenübersteht. Das war früher anders. Syrien und die Hinterländer von Smyrna, Brussa und Adana gehörten vom 16. bis zum Anfange des 19. Jahrhunderts zu den wichtigsten Gewinnungs- und Versendungsgebieten der Baumwolle. Der zunehmende amerikanische Wettbewerb ließ aber die Erträge immer mehr zurückgehen, bis der durch den nordamerikanischen Bürgerkrieg verursachte »Baumwollhunger« eine stärkere Wiederaufnahme des Anbaues brachte, der die Baumwollernte in der Türkei bis auf 200 000 Ballen im Jahre steigerte. Nach kurzer Blütezeit setzte jedoch von neuem der Rückschlag ein, und die Erzeugung war 1898 bis auf 2000 Ballen gesunken, weil die gewonnene Faser der amerikanischen, indischen und ägyptischen an Güte wesentlich nachstand. Erst durch den Bahnbau ist die Baumwollkultur in Türkisch-Asien neu belebt und zu ihrer jetzigen, allerdings noch recht bescheidenen Höhe gebracht worden. Doch steht zu hoffen, daß sie nunmehr einen dauernden Aufschwung nehmen und — worüber freilich noch geraume Zeit vergehen dürfte — unsern heimischen Bedarf wenigstens in erheblicherem Maße decken wird. Denn die Hauptmenge der türkischen Baumwolle geht ins Ausland; nur ein kleiner Teil wird von dem alteinheimischen Textilgewerbe im eigenen Lande verarbeitet.

Im Osmanischen Staate kommen hauptsächlich vier Gebiete in Betracht, die alle Vorbedingungen für den Baumwollbau aufweisen [7]). Diese bevorzugten Landschaften sind das westliche und südliche Kleinasien, Nordsyrien und Mesopotamien. Die hier an vielen Stellen gemachten Anbauversuche, die nicht zum wenigsten auch der Verbesserung der Kulturen dienten, haben fast überall günstige Ergebnisse gehabt. Schon jetzt genießt die von der Deutsch-Levantinischen Baumwollbau-Gesellschaft in der Cilicischen Ebene im Großen gezogene und die im westlichen Kleinasien gewonnene Baumwolle, um deren Förderung sich die Land-

wirtschaftskammer in Smyrna verdient gemacht hat, einen guten Ruf. Für Mesopotamien erwartet man sogar ein Produkt von der Güte des ägyptischen, das gegenwärtig als beste Baumwolle auf Erden gilt.

Die wichtigsten Oelpflanzen der Türkei, die sowohl seitens der Einheimischen wie für die Ausfuhr ausgiebige Verwendung finden, sind außer den ölhaltigen Samen von Flachs und Hanf Olive, Sesam und Mohn. Der Sesam, der auch im Haushalt und in der Zuckerbäckerei der Orientalen viel benutzt wird, bevorzugt die Niederungen, und der Oelbaum, der wertvollste Nutzbaum des Mittelmeergürtels, ist ebenfalls ein Tieflandsgewächs. Ansehnliche Oelbaumbestände gedeihen in ausgedehnten Kulturwäldern auch auf dürrem, steinigem, minder gutem Boden ohne sonderliche Pflege. Im Türkischen Reiche sind sie vornehmlich in den westlichen Randlandschaften Syriens und Kleinasiens und an der wärmeren ost-pontischen Küste Kleinasiens zu Hause, während ihnen das rauhere west-pontische Gestade und die im Sommer zu trockene, im Winter zu kalte Binnenhochfläche Anatoliens nicht mehr zusagen. Auch im nördlichen Mesopotamien sind sie nicht häufig, begleiten aber dafür in ausgedehnten Hainen den Fuß des persischen Randgebirges. Die Oliven sind wegen ihres hohen Fettgehaltes die wichtigsten Oelfrüchte des Mittelmeergebietes, dessen Bewohnern sie frisch oder eingemacht die unentbehrliche, an die Stelle unserer Butter tretende Fettnahrung liefern. Das Pflücken und die Behandlung der Früchte und die Methoden zur Auspressung der verschiedenen Oelsorten (Tafel-, Baum-, Schmier- und Leuchtöl), die auch bei der Seifenfabrikation verwendet werden, sind jedoch so mangelhaft und urwüchsig, daß die Erträge weit hinter dem Erreichbaren zurückbleiben. Außerdem wird die Ausdehnung des an sich sehr entwicklungsfähigen Olivenbaues durch eine unverhältnismäßig hohe Besteuerung der Bäume beeinträchtigt, weshalb die Bauern zur Verminderung der Abgaben die Stämme umhauen und zu Holzkohle brennen.

Dem trockenen Klima der Hochebene Inner-Kleinasiens ist der Mohn trefflich angepaßt, der aber auch im westlichen Kleinasien in großem Umfange angebaut wird. Er dient in erster Linie zur Opiumgewinnung und kommt erst an zweiter Stelle für die Oelbereitung in Betracht. Das türkische Opium ist am morphinreichsten und wird daher in der Heilkunde und für chemisch-technische

Zwecke besonders geschätzt. Ungleich wichtiger als der Mohn ist indes unter den narkotischen Gewächsen der Tabak, dessen Kultur, Verbesserung und Ausfuhr[8]) noch wesentlich gesteigert werden können. Er wird in fast allen Landschaften Vorderasiens auf ansehnlichen Flächen angebaut und hat für das Wirtschaftsleben der Türkei eine gar nicht hoch genug anzuschlagende Bedeutung, zumal er auch eine ergiebige Steuerquelle ist. *R. Marek* schätzt den Jahresertrag der türkischen Tabakernte nach dem Verluste der wertvollen Tabakgebiete des südlichen Mazedoniens auf 35—40 Millionen kg, von denen nach *H. Grothe* 6—7 Millionen kg im Lande selbst verbraucht werden.

Weit verbreitet ist die Rebe, deren Trauben in frischem Zustande genossen, zu Traubenmus eingekocht oder an der Sonne zu Rosinen getrocknet werden. Rosinen und Feigen gehören zu den wichtigsten Ausfuhrfrüchten der Türkei. Die orientalischen Christen, sowie die deutschen und jüdischen Ackerbauer in Palästina treiben auch eine lebhafte Weingewinnung. Die bekanntesten Weinbaugebiete der Türkei sind Syrien, dessen ausgezeichnete Libanon- und Palästinaweine sich verdienter Wertschätzung erfreuen, und die westlichen Küstenlandschaften Kleinasiens samt den vorgelagerten Inseln, unter deren Erzeugnissen die Weine von Chios und Samos Weltruf erlangt haben.

Des weiteren ist die Türkei ein gesegnetes Obstland — Vorderasien ist ja die Urheimat unserer meisten Obstarten —, und die geernteten Früchte [9]) sind trotz starken Eigenverbrauches ebenfalls Träger einer lebhaften Ausfuhr. Das gilt besonders von den Feigen, Agrumen und Datteln. Die beiden ersteren stammen aus dem Bereiche des Mittelmeerklimas. Die Datteln kommen aus den berieselten Oasen der Wüstengebiete, vor allem aus den unabsehbaren Dattelpalmenwäldern beiderseits des Schatt el Arab in Unter-Mesopotamien.

Ueber dem Anbau von Nutzpflanzen, die vornehmlich der Ausfuhr dienen, darf man aber auch den für die Unabhängigkeit der Volksernährung hochwichtigen Getreidebau nicht vergessen. Um sich von teuren und nicht immer zuverlässigen Zufuhren frei zu machen, muß die Bevölkerung in einem Lande mit mangelhaften Verkehrsmitteln und mit unentwickelter, nicht immer ausreichender Ackerwirtschaft darauf bedacht sein, das notwendige Brotkorn in jeder Gegend selbst zu erzeugen, damit sie nicht im Ernstfalle der drohenden Gefahr einer Hungersnot aus-

gesetzt ist. Es ist daher schon viel gewonnen — und dieses Ziel muß in erster Linie angestrebt werden —, wenn die zu erhoffende Zunahme der Ernteerträge das tägliche Brot für die einheimische Bevölkerung sicherzustellen vermag. Jedenfalls hat unsere Landwirtschaft große Getreidemengen aus der Türkei in absehbarer Zeit nicht zu erwarten.

Die hauptsächlichsten Getreidearten sind Weizen, Gerste und Mais. Der Weizen ist die eigentliche Brotfrucht der Einheimischen und kommt in guten Jahren, d. h. wenn der Regen rechtzeitig und reichlich niederging und kein Heuschreckeneinfall die Felder verheerte, auch zur Ausfuhr. Das aus dem kleinasiatischen Weizen gewonnene Mehl ist im ganzen Orient und in den Donauländern gesucht. Die Gerste findet vorzugsweise als Viehfutter, daneben als Brotkorn Verwendung oder wird wegen ihres hohen Zuckergehaltes als Braugerste in steigendem Maße nach Europa verfrachtet. Der feuchten Boden liebende Mais, der die Aussaat 80—100-fältig lohnt, ist in gleicher Weise Nahrungsmittel für Menschen und Haustiere und wird fast ganz im Lande verbraucht. Dagegen geht die Kultur des Reises, obwohl er Nationalgericht ist und in ungeheuren Mengen verzehrt wird, vielerorts zurück, weil die ständige Bewässerung, die diese sumpfliebende Pflanze verlangt, die Ausbreitung der Malaria begünstigt. Angebaut wird der Reis vor allem in den Ueberschwemmungsgebieten Unter-Mesopotamiens, wo sich ihm nach Vollendung der Bewässerungsanlagen glänzende Zukunftsaussichten eröffnen.

Da die Orientalen bei ihrer stark vegetarischen Lebensweise außer Brot, Milch und Käse das Gemüse als Hauptgericht und das Fleisch bloß als Zukost betrachten, so hat auch der Gemüsebau einen großen Umfang angenommen und liefert teils für die eigene Küche, teils zum Versand eine Fülle trefflicher Erzeugnisse. Obenan stehen die Hülsenfrüchte, während die erst spät (1869) eingeführte Kartoffel ganz zurücktritt. Doch macht ihr Bau im westlichen Kleinasien Fortschritte.

c) Viehwirtschaft.

Ein ungleich viel größerer Raum als dem Ackerbau steht im Einklange mit dem Klima weiter Gebiete der extensiven, im Umherziehen ausgeübten Viehzucht oder, wie man wegen ihrer urwüchsigen Betriebsweise besser sagen sollte, der Viehhaltung zur Verfügung. Schätzt man doch die Fläche, die im Türkischen

Reiche vorwiegend oder ausschließlich durch nomadischen Weidegang ausgenutzt wird, auf 1½ Millionen qkm! Das sind außer dem Brachlande vor allem die Steppen der Trockenregion, in denen die eigentlichen Herdentiere nomadischer Völker mit extensiver Weidewirtschaft, Schafe und Ziegen, gehalten werden. Denn sie sind leicht beweglich und in ihrer Pflege viel anspruchsloser als das wetterempfindliche und auf reichliche Nahrung angewiesene Großvieh, weshalb sie noch in Gegenden Nutzen bringen, die sich zur Zucht anderer Haustiere oder zum Ackerbau nicht eignen. Da sich die Steppentiere durch ein dichtes Haarkleid gegen die Winterkälte schützen müssen, während der heiße Sommer eine starke Schweißabsonderung verursacht, welche die inneren Teile der Pelzhaare besonders geschmeidig macht, so sind die Schafe und Ziegen der Steppenländer oft durch ein überaus feines Wollkleid ausgezeichnet (vgl. Angoraziegen S. 63, 176).

Auch im Mittelmeergürtel mit seinen noch immer ausgedehnten Trockenstrichen findet eine umfangreiche Kleintier- und Hühnerzucht statt. Dagegen ist die Haltung von Großvieh bei dem durch das trocken-heiße Sommerklima bedingten Mangel an Wiesen ebenfalls beschränkt. Die Großviehzucht findet überhaupt bloß im feuchten, wiesenreichen pontischen Küstenlande günstige, den mitteleuropäischen ähnelnde Daseinsbedingungen.

Da die Viehzucht in der Trockenregion und im Mittelmeergebiet nur in nomadischer oder halbnomadischer Wanderschaft betrieben werden kann, während der Anbau von Futterpflanzen ganz unbedeutend ist und für die Ernährung der Herden in keiner Weise genügt, so ist Stallfütterung im allgemeinen ausgeschlossen. Damit entfällt zugleich die Möglichkeit ausgiebigerer Verwendung des tierischen Düngers beim Feldbau. Im Orient fehlt überhaupt die enge Verbindung und die sich gegenseitig ergänzende und befruchtende Wechselwirkung zwischen Ackerbau und Viehzucht, wie wir sie zum Vorteil unserer Landwirtschaft kennen. Der Nomadismus tritt vielmehr in einen feindlichen Gegensatz zur Bodenbewirtschaftung und hat die Wanderhirten von jeher zu Feinden und Plagegeistern der seßhaften Ackerbauer gemacht (vgl. S. 131). Im übrigen ist die Viehhaltung in der Türkei arg vernachlässigt und in Pflege und Aufzucht der Tiere noch sehr rückständig. Sie wird in so primitiver Weise gehandhabt, daß kaum die einfachsten Einrichtungen vorhanden sind, um die Herden einigermaßen gegen klimatische Unbilden zu schützen. Daher

richtet die Winterkälte unter den Beständen alljährlich große Verwüstungen an. Doch ist die Menge des Viehstandes und der Wert der tierischen Erzeugung durch Rassenveredlung, Bekämpfung der Tierseuchen, Vermehrung der Tränkstellen, Schaffung wetterfester Unterstände und andere Maßnahmen noch wesentlicher Steigerung fähig [10]).

Unter den Haustieren des Orients steht das Pferd obenan. Es wird meist als Reit- und Packtier verwendet, aber nur selten vor den Wagen oder Pflug gespannt. Hier treten Ochsen oder Büffel an seine Stelle. Das ideale Reitpferd ist das arabische. Die Zierlichkeit und Schnelligkeit der edlen arabischen Vollblutpferde ist weltbekannt. Das ideale Last- und Arbeitspferd ist das unscheinbare, aber unermüdliche, erstaunlich widerstandsfähige und allen Geländeschwierigkeiten gewachsene anatolische Pferd. Neben ihm ist das meist benutzte und das geplagteste Transporttier der Esel, weil er am billigsten ist und mit dem kärglichsten Futter vorlieb nimmt, so daß ihn selbst der kleine Mann leicht anschaffen und unterhalten kann. Oft ist der Esel auch Leittier für die Karawanen, dem die Kamele wie einem Führer folgen. Als Reit-, Last- und Zugtier findet auch noch das ausdauernde, kräftige Maultier, eine Kreuzung von Eselhengst und Pferdestute, Verwendung.

Das hauptsächlichste Transporttier der Trockenregion, zugleich der »Schwergewichtsträger« unter den orientalischen Verkehrstieren, ist das einhöckerige Kamel oder Dromedar. Ursprünglich auf den mohammedanischen Kulturkreis beschränkt, ist es neuerdings auch in den wüstenhaften Trockenlandschaften Südafrikas, Inner-Australiens und der Vereinigten Staaten eingebürgert worden. Es ist bösartig und eigensinnig, aber von unerreichter Genügsamkeit in bezug auf Futter und Wasser, dabei von seltener Kraft und Leistungsfähigkeit und vermag glühende Hitze wie strenge Kälte ohne Schaden zu ertragen. Schon in Armenien und Anatolien findet man zahlreiche Lastkamele, und je weiter man in die großen Trockenräume des Südens vordringt, um so ausschließlicher übernehmen sie den Lasten- und Personenverkehr, weil sie die einzigen zuverlässigen Transportmittel in der Wüste sind. *P. R. Krause* behauptet geradezu, daß bei dem Mangel an Straßen und den weiten Entfernungen der Handelsverkehr Türkisch-Asiens ohne das Dromedar auch nicht annähernd seine jetzige Stufe erreicht haben

würde. Denn der Unterhalt des überaus anspruchslosen Tieres ist so billig, daß die Kamelkarawanen noch immer mit der Eisenbahn in Wettbewerb zu treten vermögen. Darum nimmt das Dromedar im Vorstellungskreise und in den Erzählungen und Sprichwörtern der Eingeborenen einen bevorzugten Platz ein. Die Beduinen schätzen auch sein Fleisch und seine Milch und verstehen Wolle, Fell und Knochen des Kamels in mannigfacher Weise auszunutzen.

Das R i n d ist wegen seiner geringeren Beweglichkeit und seines großen Futterbedarfes unter den Herdentieren der Steppennomaden und im wiesenarmen Mittelmeergürtel nicht allzuhäufig anzutreffen. Obendrein ist es klein und schwach und hat keine große Zugkraft, so daß es nur zu leichter Feldarbeit verwendet werden kann. Auch gibt es wenig Milch und Fleisch. Daher wird es vielfach durch den kräftigeren und leistungsfähigeren B ü f f e l ersetzt, der bei der Bearbeitung schweren Bodens vor dem Pfluge gute Dienste leistet und reichlich fette Milch gibt. Doch braucht er zu seinem Wohlbehagen stehendes, schlammiges Wasser, in dem er sich wälzen kann, weshalb er vorzugsweise in den feuchteren Strichen Kleinasiens und Mesopotamiens heimisch ist.

Die hauptsächlichsten Herdentiere, die als wichtigste Fleisch-, Milch-, Häute- und Wollespender den eigentlichen Viehreichtum des Landes ausmachen, sind S c h a f e und Z i e g e n. Das Fleisch der Schafe, die meist zur Gattung der Fettschwanzschafe gehören, bildet neben Hühnern fast die einzige Fleischnahrung der Mohammedaner, und die 5—6 kg schweren Fettschwänze liefern das wegen seiner Wohlfeilheit von der ärmeren Bevölkerung meist benutzte Speisefett. Die Schaf- und Ziegenmilch, ebenso die Büffel- und Kuhmilch wird teils roh getrunken, vornehmlich aber zu Käse, dem Hauptnahrungsmittel der Landbewohner, und zu geronnener saurer Milch (Joghurt) verarbeitet, die im Orient ebenfalls in den verschiedensten Zubereitungsarten genossen wird. Schaf- und Ziegenfelle ergeben ein feines Leder, und die Wolle wird ausgeführt oder dient der heimischen Tuch- und Teppichverfertigung als Grundlage. Ein besonders weiches, seidenartiges Vließ von meist weißer Farbe besitzt die auf Inner-Anatolien beschränkte Angoraziege, die Trägerin der bekannten Mohärwolle[11]). Durch Veredelung der Wollschafe und -ziegen könnte sich die Türkei unzweifelhaft ein großes Wollabsatzgebiet sichern.

Die Schweinezucht liegt aus religiösen Gründen bei den Mohammedanern ganz darnieder. Auch Enten und Gänse werden nicht gezüchtet, weil sie vom Koran für unrein erklärt sind. Dagegen gibt es Hühner in Menge. Ihr Fleisch ist Volksnahrung, und die Eier gelangen in steigendem Maße in den Handel. An zweiter Stelle stehen Truthühner.

Beachtenswerte landwirtschaftliche Neben- und Kleinbetriebe sind endlich die Imkerei zur Gewinnung von Bienenhonig und Wachs und die Zucht der später zu erwähnenden Seidenraupe.

Anhangsweise sei erwähnt, daß für die Küstenbewohner die Seefischerei eine wichtige Erwerbsquelle darbietet. Besondere Zweige derselben sind die im Roten Meere und am Persischen Golf betriebene Perlfischerei und die Schwammfischerei. Die letztere wird von Griechen und Syrern an allen Mittelmeerküsten der Türkei, im Archipel und längs des nordafrikanischen Gestades ausgeübt, geht aber durch Raubwirtschaft zurück. Smyrna ist der Hauptausfuhrplatz für Schwämme.

d) Waldausnutzung.

Den größten Teil des Türkischen Reiches nehmen Steppen und Wüsten ein, die durch Natur und Klima waldlos sind. Nur ein räumlich begrenztes Gebiet kann als Waldland bezeichnet werden, und dieses Gebiet hat im Laufe der Zeit durch Unverstand, Vernachlässigung und Raubwirtschaft erhebliche Einbuße erlitten. Die Waldnutzung ist im Osmanischen Staate noch durchaus ungeordnet, und eine Forstwirtschaft in unserm Sinne war bis in die Gegenwart hinein unbekannt. Von wenigen, unter Staatsaufsicht stehenden Forsten abgesehen, ist vielmehr der Wald vollständig der allgemeinen Willkür preisgegeben, und an einen Ersatz der plan- und rücksichtslos niedergeschlagenen Stämme denkt man ebensowenig wie an eine systematische wirtschaftliche Ausnutzung der Bestände. Erst in jüngster Zeit hat sich die Türkei auch dieses verwahrlosten Zweiges ihrer Volkswirtschaft ernstlich angenommen[12]).

Die Hauptfeinde des Waldes sind der Nomadismus und der Holzhandel.

Die Nomaden sind durchaus waldfeindlich und brennen teils aus Nachlässigkeit oder aus Freude am »Flämmen«, teils um Weideplätze zu gewinnen, alljährlich umfangreiche Forstflächen

nieder. Sie haben auch vereinzelten Versuchen der Regierung, die Bestände zu schützen und wieder heranwachsen zu lassen, offenen Widerstand entgegengesetzt, weil sie keinerlei Verständnis für den Wald und seine Schonung haben und weil sie im Gehölz die Uebersicht über ihre Herden zu verlieren fürchten. Namentlich die von den Wanderhirten meist betriebene Schaf- und Ziegenhaltung bevorzugt offene Weidefluren. Durch diesen Vernichtungsprozeß und durch die Schädigungen, welche die gefräßigen Ziegen anrichten, indem sie die jungen Triebe abnagen und dadurch den Zuwachs verhindern, wird die Steppe auf Kosten des allmählich zurückweichenden Waldes ausgedehnt.

Noch mehr aber als durch die Zerstörungssucht der Wanderhirten sind die Forsten durch den Holzhandel gelichtet worden. Rastlos arbeiten an der Zerstörung des Waldes die zahlreichen Sägemühlen, die von einheimischen und fremden Unternehmern in den wasserreichen Gebirgstälern errichtet wurden, und gewinnsüchtige Spekulanten haben zum Zwecke des Holzverkaufes ganze Reviere niedergeschlagen. Zunächst beansprucht der große Bedarf der Städte, vornehmlich Konstantinopels, an Brennholz und Holzkohlen und der vorzugsweise angewendete Holz- oder Fachwerkbau der Häuser gewaltige Holzmengen. Dann werden im Orient viele Geräte für Ackerbestellung und Haushalt, die bei uns aus Metall bestehen, noch aus Holz verfertigt. Da bei den hohen Steinkohlenpreisen die Heizung mit mineralischer Kohle noch wenig Eingang gefunden hat, so wird auch viel Holzkohle für gewerbliche Zwecke verbraucht. Vor allem hat der Bergbau mit seiner starken Nachfrage nach Heizmaterial für den Verhüttungsprozeß und nach Grubenhölzern große Lücken in die Waldbestände gerissen, und der neuerdings rascher fortschreitende Bahnbau benötigt ungezählte Mengen von Holzschwellen. Endlich hat die Holzausfuhr ins waldarme Südrußland und noch mehr der durch den wirtschaftlichen Aufschwung des Nillandes gewaltig gesteigerte Holzexport in das völlig waldlose Aegypten die Waldverwüstung so schnell fortschreiten lassen, daß es höchste Zeit zur Durchführung von Schutzmaßnahmen wird. Durch Wiederaufforstungen und eine wirkliche Forstwirtschaft muß der schonungslosen, unvernünftigen Ausrottung entgegengetreten und die sachgemäße Ausnutzung der noch vorhandenen Bestände in die Wege geleitet werden [13].

Denn im trocken-warmen Klima wächst der einmal niedergeschlagene Wald, der hier an der Grenze seiner Daseinsbedingungen steht, von selbst nicht wieder heran. Andrerseits sind die Folgen der Waldvernichtung gerade in diesen Gebieten besonders verderblich und verhängnisvoll, indem die heftigen Regengüsse den schutzlosen, vom Winde ausgetrockneten und aufgelockerten Humusboden fortspülen, so daß die Bildung einer Ackerkrume unmöglich wird und die Niederlegung des Waldes mit seinem dauernden Verschwinden gleichbedeutend ist. Undurchdringliches Buschwerk und Gestrüpp ist gewöhnlich der Rest des einstigen Hochwaldes. Viele Gegenden der Türkei sind heute so holzarm, daß die Bewohner das erforderliche Bau- und Nutzholz von auswärts beziehen und getrockneten Viehdung als Heizmaterial benutzen müssen. In den entwaldeten Gegenden wird aber auch die Wasserführung der Flüsse unregelmäßig und schwankt zwischen großen Gegensätzen hin und her. Die Quellen versiegen, und dem Ackerbau wird die in den trocken-warmen Ländern doppelt notwendige Bodenfeuchtigkeit entzogen. Die Talböden werden vermurt und unter groben Schottermassen begraben, während überall dort, wo der Abfluß des winterlichen Hochwassers gehemmt ist, Versumpfung und in ihrem Gefolge die Malaria sich einstellt. Viel wichtiger als die oft zu spät kommende oder überhaupt nicht mehr angängige Aufforstung ist daher die Erhaltung der noch bestehenden Wälder.

Trotz Jahrhunderte langer Verwüstungen ist nämlich der Waldreichtum in den höheren und abgelegeneren Teilen des Osmanischen Reiches, wie die vielen grünen Flecken in *E. Banse*s Wirtschaftskarte der Türkei erkennen lassen [14]), noch erheblich größer als man gewöhnlich annimmt. Ein Waldland, dessen Forsten seit dem Altertum freilich stark zurückgegangen sind, ist namentlich Kleinasien. Seine niederschlagsreicheren Randgebirge, das Taurussystem und das Pontische Küstengebirge, tragen noch ausgedehnte Bestände, obgleich Nomaden, Köhler und Holzfäller auch hier kahle Flächen von beträchtlicher Ausdehnung geschaffen haben. Immerhin könnten die pontischen Wälder nach Anlage brauchbarer Verkehrswege und bei Einführung geregelter Wirtschaftsmethoden durch die Fülle schlagbaren Nutzholzes lohnende Einnahmen abwerfen. Doch dürfte es damit noch gute Weile haben. So, wie die Dinge heute liegen, ist der durch Raubwirtschaft und Vernachlässigung mißhandelte Wald

ein noch viel zu wenig beachteter Reichtum der Türkei, der bei zweckmäßiger Pflege und Ausnutzung dem Staate wie den Gemeinden ständig eine lohnende Einnahmequelle sichern würde. Auch das Fehlen neuzeitlicher Verkehrsmittel ist ein großes Hindernis für die gewinnbringende Verwertung der Waldschätze, die nur in den unweit der Küste oder der Eisenbahn gelegenen und dadurch leichter zugänglichen Waldgebieten mit Vorteil ausgebeutet werden können. Sonst muß man sich auf die Gewinnung der leichter zu verfrachtenden Nebenprodukte — Haselnüsse aus den pontischen Waldungen, Valloneen [15]), Galläpfel, Balsam und Harze [16]) — beschränken.

Die Waldungen Türkisch-Asiens bergen die verschiedensten Laub- und Nadelhölzer. Von ersteren treten waldbildend auf: Platanen und Edelkastanien, die auf tiefere Lagen beschränkt sind, mehrere immergrüne und sommergrüne Eichenarten, Linden, Ulmen, Buchen, Ahorne, Eschen und Roßkastanien. Eine bemerkenswerte Rolle spielen Walnußbäume und Buchsbäume. Pappeln und Weiden sind die Charakterbäume des sonst waldlosen Binnenhochlandes von Anatolien. Von Nadelhölzern, die vornehmlich in den höheren Gebirgsgegenden angetroffen werden, seien Tannen, Kiefern, Fichten, Lärchen, Zedern und Wacholder genannt. Wie der Buchsbaum, so wächst auch der Wacholder zu stattlichen Stämmen heran, die sich zu ausgedehnten Beständen zusammenschließen.

e) Bergbau.

Ist die Landwirtschaft vornehmlich vom Klima abhängig, so steht der Mineralreichtum in engen Beziehungen zum geologischen Bau, indem er um so größer und vielseitiger ist, je älter die Gesteinsformationen sind und je stärkere Störungen ihres Gefüges sie im Laufe der Erdgeschichte erlitten haben. Demgemäß finden sich die mannigfachsten Erz- und Mineralvorkommnisse im Faltenlande Armeniens und Kleinasiens. Sind diese Gebiete auch keine Bergbauländer ersten Ranges, indem ihr Reichtum an Bodenschätzen durchaus nicht so groß sein dürfte, wie man vielfach annimmt, so berechtigt er immerhin zu guten Aussichten, wenn erst die ihn einengenden Hindernisse rechtlicher, finanzieller und technischer Art beseitigt sind. Vor allem beeinträchtigen ihn unbefriedigendes Bergrecht, unzureichendes Unternehmungs- und Betriebskapital, Rückständigkeit

des Betriebes, die durch das Fehlen moderner Verkehrsmittel bedingten Unkosten und der Mangel an geschulten Arbeitskräften sowie an Brennmaterial und Grubenhölzern. Der Holz- und Kohlenmangel wird auch in Zukunft das größte Hemmnis für eine umfangreichere Verarbeitung der Bodenschätze sein. Viele Gruben sind aus diesen Gründen wieder aufgelassen, da die Ausbeute sich im allgemeinen bloß dort lohnt, wo ihr günstige örtliche Bedingungen entgegenkommen oder wo die Lagerstätten in einfachster Weise, möglichst im Tagebau, abgebaut werden können. Das gilt z. B. von den steinbruchsartig ausgenützten, für unsere Hüttenindustrie so wichtigen Chromeisenerzen von Kjutahja, von den Eisenerzgruben von Ssiuen Maden in Armenien, den reichen Kupfererzlagern von Arghana Maden bei Diarbekr und dem silberhaltigen Bleiglanz, der bei Lidjessi, Bulghar Maden und Keban Maden, vor allem aber im Bezirke von Balia Maden gefördert und zum Teil verhüttet wird.

Mit Salz, dessen Ausbeute und Verkauf der Verwaltung der Staatsschulden (Dette Publique) als Monopol zusteht, ist die Türkei reichlich ausgestattet. Teils wird es als Seesalz durch die Verdunstung des Meerwassers oder als Steppensalz aus abflußlosen Endseen des Binnenhochlandes, teils aus Solquellen oder bergmännisch in den Steinsalzlagern um den Mittellauf des Halysflusses gewonnen. Dem Werte nach ist das Salz sogar das wichtigste mineralische Erzeugnis des Landes. Hinter ihm folgt an zweiter Stelle die Steinkohle, obwohl die Türkei bloß ein einziges, allerdings ausgedehntes und zukunftsvolles Steinkohlenrevier bei Eregli und Songuldak am Schwarzen Meere besitzt. Vielerorts gibt es auch tertiäre Braunkohle, die zwar zum Teil minderwertig ist, aber doch während des Krieges mehrfach in Abbau genommen wurde und wegen des Holzmangels stellenweise, z. B. im Gebiete von Keschan und Rodosto in Thrazien, eine mehr als örtliche Bedeutung erlangt hat (vgl. S. 26).

Kleinasien birgt auch einige auf Erden so selten vorkommende Mineralien, daß es für sie geradezu ein Weltmonopol besitzt, nämlich Borazit (Pandermit), Smirgel und Meerschaum. Namentlich die Meerschaumlager der Halbinsel stehen einzig in ihrer Art da.

Gegenüber Kleinasien sind die südlichen Tafelländer des Reiches, Syrien und Arabien, und das Schwemmland Unter-Mesopotamiens wegen ihres jüngeren geologischen Alters und des

einfachen, verhältnismäßig wenig gestörten inneren Baues arm an Erzen und Nutzmineralien. Immerhin umschließt Palästina Asphalt, Petroleum und Phosphate, während Mesopotamien eine ausgedehnte Petroleumzone aufweist, die zu den größten Hoffnungen berechtigt [17]).

Jedenfalls verspricht die Ausbeute der mineralischen Rohstoffe bei sachgemäßer Förderung und nach eingehender Erforschung des noch viel zu wenig bekannten Bergsegens künftighin viel höhere Erträge als heute, wobei für unser deutsches Wirtschaftsleben besonders die Gewinnung von Petroleum und Kupfer in Betracht kommt. Zurzeit schätzt man den Gesamtwert des türkischen Bergbaues auf nicht mehr als 31 Millionen Mark, so daß er in der Weltwirtschaft nur eine ganz untergeordnete Rolle spielt.

f) Gewerbtätigkeit.

Urtümlich und veraltet wie die Gewinnung der Rohstoffe ist ihre industrielle Verarbeitung und Veredelung. Das Gewerbe ist durchaus ein Anhängsel der Landwirtschaft und erscheint aufs engste mit ihr verknüpft, indem es neben einigen Einfuhrprodukten in der Hauptsache die landwirtschaftlichen Rohstoffe für den örtlichen Bedarf verarbeitet. Viele Gegenstände des täglichen Gebrauches, Bekleidungsstoffe, Hausgeräte usw., werden von den Bauern und Hirten ohne Anwendung fortgeschrittener Technik hergestellt oder von der Hausindustrie nach altüberlieferten Mustern und Methoden angefertigt. Dagegen hat die moderne Großindustrie mit ihrer ausgiebigen Heranziehung von Maschinen erst in geringem Maße Fuß gefaßt und wird sich auch für absehbare Zeit nicht in größerem Umfange einbürgern können, weil trotz des Reichtums an zu verarbeitenden Rohstoffen ihre Grundvoraussetzungen wenig günstig sind. Außer an den notwendigen Geldmitteln fehlt es nämlich vor allem an Kohlen, den vornehmsten Trägern der Heiz- und Triebkraft für die Zuhilfenahme von Maschinen. Einen Ersatz bieten zwar die Petroleumschätze Mesopotamiens und die in den flußreichen bergigen Randlandschaften Kleinasiens vorhandenen Wasserkräfte. Aber dem größten Teile des Reiches, der Trockenregion, mangeln auch diese Hilfsquellen. Ferner wird eine regere gewerbliche Entfaltung durch die geringe Volksdichte und den niedrigen Kulturzustand, die Einfachheit der Bedürfnisse und die geringe Neigung der Bevölkerung zu indu-

strieller Tätigkeit erschwert. Der Osmane hat keine Unternehmungslust und neigt mehr zur Landwirtschaft. Der Armenier ist in erster Linie Händler, und der Grieche treibt vornehmlich Handel und Schiffahrt. Im Gewerbe sind daher vielfach Frauen und Kinder oder ausländische Arbeiter beschäftigt, und nur wenige Unternehmungen gehen über den Rahmen von Kleinbetrieben und hausgewerblicher Betätigung hinaus[18]). Europäisch eingerichtete und meist von Fremden ins Leben gerufene Großbetriebe mit modernen Maschinen und einer stattlicheren Arbeiterzahl sind in der Nähe volkreicher Städte und des Meeres entstanden, z. B. die Dampfmühlen und Teigwarenfabriken in Konstantinopel, Smyrna und Bagdad, die staatlichen Uniform- und Fezfabriken in Konstantinopel, Ismid und Bagdad und die Bierbrauereien in Konstantinopel. Auch der Leder- und Tabakindustrie stehen einige größere Fabriken in verschiedenen Städten zur Verfügung, und von den Baumwollspinnereien in Smyrna, Adana und Tarsus besitzt jede 5—6000 Spindeln und beschäftigt 500—600 Arbeiter beiderlei Geschlechts.

Sonst befindet sich die Industrie in der Türkei noch in den Anfängen und zeigt erst jetzt Ansätze zu einer planmäßigen Ausgestaltung. Zu diesem Zweck hat die Regierung eine praktische Industrieschule in Konstantinopel eröffnet und sucht durch das neue Industrie-Förderungsgesetz die Einbürgerung einer heimischen Industrie möglichst zu erleichtern, um sich wenigstens teilweise vom Bezuge ausländischer Fabrikate unabhängig zu machen[19]). Ob das in diesem Gesetz entwickelte großzügige Zukunftsprogramm Erfolg haben wird, bleibt abzuwarten. Jedenfalls wird die Türkei im Bezuge von Maschinen, Chemikalien, Gegenständen der Elektrotechnik und anderen höherwertigen Fabrikaten noch für geraume Zeit auf die Zufuhren aus den hoch entwickelten Industrieländern und auf die Lehrmeister, Erfahrungen und Kapitalien Europas angewiesen sein. Als reiner Agrarstaat läßt sie sich auch nicht ohne weiteres in ein Industrieland umwandeln, und es werden nur solche Industriezweige heimisch werden können, die im Lande selbst alle Grundlagen ihrer Entwicklung finden.

Die europäische Großindustrie hat mit ihren billigen Massenfabrikaten, mit denen sie den Orient überschwemmt, und durch die Uebermacht ihres Wettbewerbes der einheimischen Gewerbtätigkeit die Daseinsmöglichkeiten untergraben und die in Jahr-

hunderte langer Uebung erworbenen Kunstfertigkeiten verkümmern lassen. Infolgedessen liefern Handwerk und Hausindustrie im allgemeinen nur die notwendigen Gebrauchsartikel und die bescheidenen Luxusgegenstände für die breiteren Bevölkerungsschichten, während zahlreiche Erzeugnisse, die das Abendland früher aus der Türkei bezog, heute viel besser und preiswerter aus Europa eingeführt werden. Auch die zum Teil schönen und eigenartigen Orientwaren sind mit Ausnahme der Teppiche und Seidenstoffe, der Lederverfertigung und einiger Zweige der Metalltechnik in solchem Maße durch teilweise minderwertige und geschmacklose europäische Massenartikel verdrängt worden, daß die Erhaltung der altehrwürdigen Handwerke und Kunstfertigkeiten wohl zu erwägen wäre, um sie, ehe es zu spät ist, vor gänzlicher Vernichtung zu bewahren. Heute sind als wichtigste Gruppen der Industrie und des Hausgewerbes im Osmanischen Reiche folgende zu nennen:

Die Müllerei, die mit Wasser- und Windmühlen, vereinzelt auch mit Dampfmühlen arbeitet.

Zahlreiche, meist kleine Sägemühlen mit Wasserbetrieb, bloß wenige Dampfsägen, nutzen den Wald aus. Die Holzverarbeitung hat in den von Griechen bewohnten Küstenplätzen auch einen regen Holzschiffbau und in den von den Fremden meistbesuchten Städten die Anfertigung künstlerischer Schnitzereien und Drechslerarbeiten hervorgerufen. Sehr bedeutend ist ferner die Fabrikation von Kisten zum Fruchtversand, und eine Besonderheit der türkischen Holzindustrie sind Koffer aus wohlriechendem Zypressenholz.

Hervorragendes leistet die altberühmte, wenngleich meist im Kleinbetrieb stecken gebliebene Ledererzeugung. Ihr liefert die Viehzucht große Mengen von Häuten und der Wald treffliche Gerbstoffe verschiedenster Art. Diese unerschöpflichen Grundlagen gewährleisten die Möglichkeit einer beträchtlichen Vermehrung der bereits zahlreich vorhandenen Gerbereien und lassen auch die Weiterentwicklung der Lederfabrikation zur Großindustrie nicht ausgeschlossen erscheinen.

Dagegen wird die nirgends fehlende Töpferei bloß in ganz kleinem Maßstabe und mit primitiven Hilfsmitteln ausgeübt, weil der Bedarf an Gebrauchsgeschirr fast ausschließlich durch Einfuhr gedeckt wird. Einen größeren Umfang hat dieses Gewerbe

nur in der »Töpferstadt« Tschanak Kalessi am Hellespont angenommen.

Das orientalische Metallgewerbe besitzt in Konstantinopel und Damaskus noch heute zwei auch für die Ausfuhr arbeitende Mittelpunkte. Berühmt sind die Gegenstände aus getriebenem Kupfer und Messing und die vielbegehrten Gold- und Silberfiligranwaren.

In Syrien ist die Auspressung von Olivenöl und die darauf sich stützende Seifenfabrikation zu größerer Bedeutung gelangt, während in den Weinbaugebieten Rosinentrocknung, Branntweinbrennerei und Weinkelterei Eingang gefunden haben.

Einen großen Raum beansprucht die seit 1883 monopolisierte Tabak- und Zigaretten-Industrie. Sie ist einer der wichtigsten Industriezweige und eines der wenigen türkischen Gewerbe, die bereits Ansätze zur Großindustrie zeigen. Der ausschließlich im Lande selbst gewonnene Rohtabak und die aus ihm hergestellten Zigaretten müssen wegen ihrer hervorragenden Güte zu den wertvollsten Ausfuhrgegenständen des Reiches gerechnet werden, und auch der inländische Verbrauch ist ganz gewaltig (vgl. S. 172).

Seit alters blühen im Orient die verschiedenen Gruppen der Textilindustrie, die ebenfalls ausschließlich einheimische Rohstoffe, Schaf- und Ziegenwolle, Baumwolle und Seide, verarbeiten. Da die Türkei überreichlich Rohwolle erzeugt und über viele geschulte Textilarbeiter verfügt, so sind alle Vorbedingungen für das neuzeitliche Wiederaufblühen der Tuchfabrikation gegeben. Die bis vor kurzem noch aus Oesterreich eingeführte nationale Kopfbedeckung, der Fez, wird beispielsweise bereits zum beträchtlichen Teile im eigenen Lande angefertigt.

Ganz allgemein verbreitet sind Weberei und Spinnerei, welche die verschiedenartigsten Stoffe für Bekleidung und Hausrat herstellen. Auch hier wird die hausgewerbliche Tätigkeit zum Teil schon durch Fabrikarbeit ersetzt, während die Stickerei noch weitaus überwiegend Hand- und Heimarbeit ist.

Weit über die Grenzen des Reiches hinaus bekannt und auch in Europa als ein Zweig kunstgewerblicher Betätigung hoch geschätzt ist die Weltruf genießende Teppichverfertigung. Von einigen größeren Fabriken abgesehen, wird sie durchaus als Hausindustrie betrieben und meist von Frauen und Mädchen ausgeübt. Die zur Benutzung kommenden Webstühle waren noch

vor einigen Jahrzehnten überaus einfach, sind aber inzwischen immer mehr verbessert worden. Die Teppichknüpferei und -wirkerei ist im Orient uralt und mit der großen Ausdehnung der Viehzucht weit verbreitet. Vorzugsweise werden jedoch die Teppiche in den kleinen Binnenstädten des Hinterlandes von Smyrna angefertigt, und nach diesem Hauptversandplatz und Mittelpunkt des türkischen Teppichhandels haben sie die Bezeichnung Smyrnateppiche erhalten. Der Teppichhandel nimmt in der Ausfuhrstatistik Kleinasiens eine hervorragende Stellung ein, steht aber ganz unter dem Einflusse eines englischen Trusts. Auch in anderer Beziehung ist diese bodenständige Hausindustrie bereits stark europäisiert und hat in demselben Maße, wie sie infolge wachsender Nachfrage an Umfang gewann, an Güte und Originalität verloren. Denn die Teppichmuster werden vielfach schon, wenngleich nach orientalischen Vorlagen, in Europa entworfen und stehen stark unter dem Einflusse der Mode. Ferner geschieht in den Teppichorten die handwerksmäßige Färbung der Wolle mit stechenden und wenig haltbaren Anilinfarben, die meist aus Deutschland bezogen werden und durch ihre Billigkeit die prachtvollen, unverwüstlichen und gut waschbaren natürlichen Pflanzenfarben des einheimischen Färbungsverfahrens verdrängt haben. Daher ist auch der Anbau von Krapp, Safran, Kreuz- oder Gelbbeeren und andern Farbstoffpflanzen zurückgegangen. Doch kehren nach *R. Fitzner* die Färber neuerdings wieder mehr und mehr zu den altbewährten einheimischen pflanzlichen Farbstoffen zurück[20]).

Der letzte und wertvollste Zweig der Textilindustrie und zugleich eines der ältesten und angesehensten Gewerbe Vorderasiens ist die Zucht der Seidenraupe und die Verarbeitung der gewonnenen Rohseide zu Seidenstoffen. Solange der Seidenbau in Südeuropa noch nicht sehr verbreitet war, nahm die türkische Seidengewinnung eine hochwichtige Stellung ein, da sie der europäischen Seidenindustrie den größten Teil des Rohstoffes lieferte. Namentlich Syrien galt Jahrhunderte hindurch als eine der ersten Bezugsquellen für Rohseide. Seit dem Ende des 17. Jahrhunderts hörte jedoch die Ausfuhr ganz auf, und die türkische Seidenkultur ging unaufhaltsam zurück, bis sie um die Mitte des 19. Jahrhunderts eine Erneuerung erfuhr. Da wurde die eben wieder aufblühende Industrie von einer verheerenden Raupenkrankheit aufs schwerste geschädigt und in ihren Erträgen

um zwei Drittel der früheren Erzeugung herabgedrückt. Erst als zu Ende der 70er Jahre die Dette Publique die Einkünfte aus der Besteuerung der Seidenproduktion erhielt und dadurch an ihrer Hebung interessiert war, setzte eine neue lebhafte Aufwärtsentwicklung ein. Durch zwangsweise Durchführung des Pasteur-Verfahrens gelang es, die Seuche einzudämmen. Fachschulen für Seidenbau wurden errichtet und andere Maßnahmen getroffen, denen dieser wichtige Erwerbszweig seinen heutigen, sehr beachtenswerten Wiederaufschwung verdankt. Die gesamte Seidenerzeugung der Türkei schätzt *R. Marek* auf 15 Millionen kg Kokons und 900 000 kg Rohseide. Mit dieser Menge steht das Osmanische Reich — ein Zeichen für die hervorragende Bedeutung seiner Seidengewinnung — hinter Japan, China und Italien in der Weltwirtschaft an vierter Stelle. Der größte Teil der Rohseide und in steigendem Maße auch die Ausbeute an Kokons geht ins Ausland, und zwar waren bis zum Kriegsausbruche Italien und Frankreich die Hauptabnehmer, während die Ausfuhr türkischer Seide nach Deutschland nur gering war.

Die Pflege der Seidenraupe erfordert große Sorgfalt, lohnt aber die Mühe durch reichliche Erträge. Die Zucht wird von vielen Kleinbauern, die ihre Häuser für diesen Zweck besonders eingerichtet haben, als landwirtschaftlicher Nebenerwerb betrieben. Der Maulbeerbaum, dessen Blätter der Seidenraupe als Futter dienen, liebt ein nicht zu regenreiches Mittelmeerklima, wie es in Kleinasien die feuchten Uebergangslandschaften der Nordwest- und Nordküste und die ersten Stufen des Aufstieges zum Binnenhochlande besitzen. Daher müssen diese Gebiete, vor allem die Bezirke von Brussa und Ismid, als die Hauptsitze der türkischen Seidenkultur gelten. Im nördlichen Kleinasien sind ausgedehnte Maulbeerbaum-Anpflanzungen namentlich im Umkreise von Trapezunt vorhanden, und neuerdings haben sich auch tiefer im Innern gelegene Orte der lohnenden Seidenerzeugung und -verarbeitung zugewendet. Eine zweite Hauptstätte der Seidenzucht ist Syrien, wo sie im Libanongebiet, in Hohlsyrien, der mittelmeerischen Küstenebene und in der Umgebung von Aleppo und Iskenderun die günstigsten Daseinsbedingungen findet.

Die Verarbeitung der Rohseide hat auch eine Reihe modern eingerichteter Spinnereien entstehen lassen. Allein in Brussa, dem Hauptmittelpunkte der Seidenverarbeitung, gibt es ihrer über 50 mit mehr als 2000 Stühlen. Ihre Eigentümer sind le-

vantinische oder schweizerische und französische Firmen. Hervorragendes leistet ferner die Kaiserliche Seiden- und Teppichfabrik in Hereke, die aber nur für den Hof des Sultans arbeitet. Ebenso verfügt die syrische Seidenindustrie in Damaskus, Beirut und anderwärts über eine Anzahl nach europäischem Vorbilde angelegter Fabriken. Sie beweisen, daß die Seidenindustrie nicht bloß eine Vergangenheit gehabt hat, sondern daß sie auch einer neuen Zukunft entgegengeführt werden kann.

Die kurze Aufzählung der wichtigsten türkischen Gewerbe läßt überhaupt erkennen, daß bereits viele verheißungsvolle Grundlagen und Ansätze für die neuzeitliche Weiterentwicklung der einheimischen Industrie vorhanden sind.

g) Verkehr.

Die wirtschaftliche Erschließung eines jeden Landes hat die großzügige Ausgestaltung seiner Verkehrsmittel zur unerläßlichen Voraussetzung. Auch auf diesem Gebiet herrscht im Osmanischen Staate eine solche Rückständigkeit, daß für den europäischen Techniker und Kapitalisten noch viel zu tun bleibt. Die Türkei steht noch in keiner Weise »im Zeichen des Verkehrs«.

Die Flüsse kommen infolge der ungünstigen Klima- und Bodenverhältnisse als Verkehrswege nicht in Betracht. Denn wegen ihres starken Gefälles oder wegen ihrer viel zu unregelmäßigen Wasserführung sind sie unschiffbar und können auch durch Regulierungsarbeiten nur wenig verbessert werden. Von einigen kurzen Mündungsstrecken kleinasiatischer Flüsse abgesehen, sind die einzigen Wasserstraßen, auf denen eine lebhaftere Binnenschiffahrt stattfindet, die freilich noch sehr verbesserungsbedürftigen Zwillingsströme Euphrat und Tigris in Mesopotamien. Ihr gemeinsames Mündungsstück, der Schatt el Arab, ist vom Persischen Golf bis nach Basra für Seeschiffe und der Tigris bis oberhalb Bagdad für flach gebaute Flußdampfer zugänglich. Noch weiter hinauf dienen Euphrat und Tigris der landesüblichen Binnenschiffahrt mit ihren primitiven Fahrzeugen. Hierbei tritt der erstere als Wasserstraße sehr hinter dem letzteren zurück, dessen Benutzbarkeit aber auch einen Rückgang erleiden dürfte, wenn erst sein Wasser ausgiebiger zur künstlichen Berieselung herangezogen werden wird (vgl. S. 85).

Die Fahrstraßen sind ebenfalls spärlich und lassen technisch viel zu wünschen übrig. Oft befinden sie sich im Zustande

des Verfalles oder der Unfertigkeit und verlieren sich gewöhnlich in Karawanenpfade, so daß ihr Netz noch sehr vergrößert, dauernd in Ordnung gehalten und durch Einschaltung von Brücken und Fähren jederzeit benutzbar gemacht werden muß. Bei dem auffälligen und sehr hemmend wirkenden Mangel an Flußübergängen ist man im Orient meist noch auf das Durchreiten oder Durchwaten der Wasserläufe angewiesen, weshalb zur Hochwasserzeit der Verkehr nicht selten tagelang stockt. Soweit Kunststraßen oder fahrbare Naturwege vorhanden sind, verkehren auf ihnen schwerfällige, aber dauerhafte, zweiräderige Karren, in Kleinasien Araba genannt, deren aus einer großen Holzscheibe geschnitzte Räder sich quietschend um eine hölzerne Achse drehen. Sie werden meist von Ochsen oder Büffeln gezogen und dienen der Lastenbeförderung oder finden in der Landwirtschaft Verwendung.

Wegen der Lückenhaftigkeit und Unfertigkeit des Fahrstraßennetzes ist der Landverkehr heute noch überwiegend wie vor Jahrhunderten Saumtier-Verkehr. Er wird durch Pferde-, Maultier- und Kamelkarawanen vermittelt, für die sich uralte Karawanenwege herausgebildet haben. Diese urwüchsige Verkehrsart ist teuer, zeitraubend und unvollkommen und wird überdies durch Gebirge, Flüsse und Wüsten, durch Hitze, Kälte und Wassermangel und durch die geringe öffentliche Sicherheit stark erschwert, so daß sie bloß die Verfrachtung wertvollerer Güter lohnt.

Trotz der über das ganze Reich verbreiteten Telegraphenlinien lassen auch Post und Telegraph viel zu wünschen übrig, und der Fernsprecher ist erst seit der Zeit der jungtürkischen Herrschaft eingeführt worden, weil unter dem Sultan Abd ul Hamid Telephon und Elektrizität als staatsgefährlich verboten waren. Wegen mannigfacher Mängel der einheimischen Post bürgerte sich die Einrichtung ein, daß neben den türkischen Postanstalten die am Orienthandel hauptsächlich beteiligten Staaten Oesterreich-Ungarn, Rußland, Frankreich, Großbritannien, Italien und das Deutsche Reich eigne Postämter gründeten, die ursprünglich nur dem Verkehr ihrer diplomatischen und konsularischen Vertretungen und ihrer Handel treibenden Landesangehörigen dienten. Da indes die türkischen Untertanen ebenfalls in steigendem Maße die viel sicherer arbeitende europäische Post benutzten, so gab es — sehr zum Schaden des stets geldbedürftigen türkischen

Staatssäckels — allerlei Unzuträglichkeiten, die durch den Weltkrieg wohl zur Beseitigung oder zu weitgehender Einschränkung der fremden Postbetriebe führen dürften.

Das dringendste Erfordernis für eine gedeihliche wirtschaftliche Erschließung des weiträumigen Reiches sind aber Eisenbahnen. Denn ohne neuzeitliche Verkehrsmittel kann Erzeugung und Absatz nicht gesteigert werden, und die billigen Massengüter, die keine hohen Frachtkosten vertragen, bleiben stets auf einen engen Verbrauchsbezirk beschränkt. Die unbefriedigenden wirtschaftlichen Verhältnisse der Türkei sind nicht zum wenigsten auf die Abgeschlossenheit des Landes vom großen Verkehr und auf das Vorherrschen unvollkommener und kostspieliger Verkehrsarten zurückzuführen, so daß der Ausbau der Schienenwege für die Wohlfahrt des Staates von höchster Wichtigkeit ist. Besaß doch die Türkei Ende 1913 in Europa (480 km) und Asien (5433 km) erst 5913 km Schienenwege (soviel wie in Deutschland im Jahre 1850) oder 0,33 km auf 100 qkm Fläche gegen 11,4 km im Deutschen Reiche. Dieses noch völlig unzureichende, zu zwei Dritteln normalspurige Netz ist bloß in Syrien und im westlichen Kleinasien besser entwickelt, obwohl es auch hier der örtlichen Zufahrtslinien noch sehr entbehrt. Ausgedehnte Räume sind aber überhaupt noch gänzlich ohne Bahnen, weil — sehr zum Nachteil der Türkei — ihr Ausbau durch die Eifersüchteleien und die widerstrebenden Interessen der europäischen Staaten verzögert und verhindert wurde. Namentlich den Verbandsmächten, die schon mit dem Zerfall und der Aufteilung des Osmanischen Reiches rechneten, kam dessen innere Stärkung durch die Schaffung wichtiger Bahnen höchst ungelegen. Andrerseits wachten sie aber auch eifersüchtig darüber, daß in den Interessengebieten, auf die sie ihr Augenmerk gerichtet und für die sie der Pforte Bahnbau-Gerechtsame abgerungen hatten, jede fremde, d. h. durch nicht-staatsangehörige Gesellschaften ausgeübte Unternehmertätigkeit ausgeschaltet wurde. Die Folge war ein politisches Ränkespiel und ein Feilschen um jeden neugeplanten Schienenweg. Die Bagdadbahn ist ein Schulbeispiel für diese politischen Schachergeschäfte. Der Weltkrieg hat indes mit den fremden Einflußgebieten in der Türkei gründlich aufgeräumt, und es ist nicht ausgeschlossen, daß die bisherigen Privatbahnen, deren Betrieb schon während des Krieges von der Regierung übernommen wurde, in Zukunft ganz und gar

in den Besitz des Türkischen Reiches übergehen. Der Verstaatlichung der türkischen Eisenbahnen ist schon auf verschiedene Weise vorgearbeitet worden.

Mit Ausnahme der Hedschasbahn, die als Staatsbahn gebaut wurde, sind nämlich alle in der Türkei vorhandenen Strecken durch fremdes, zunächst französisches und englisches, viel später erst durch deutsches Kapital entstanden, weil die Pforte zur Aufbringung der erforderlichen Geldmittel nicht fähig war und nur eine Kilometergarantie leistete, um den Bahngesellschaften eine bestimmte Mindest-Einnahme sicherzustellen. Denn das Land ist für den Verkehr noch viel zu wenig entwickelt, als daß das Privatkapital auf eine lohnende Verzinsung rechnen könnte. Dazu kam, daß der Staat durch Leistung eines Zuschusses seinen Vorteil fand, indem die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in allen von den Bahnen durchschnittenen Gegenden einen sichtlichen Aufschwung der Landwirtschaft, eine Steigerung der Bodenwerte und damit eine rasche und erfreuliche Zunahme der Kaufkraft und Steuerkraft der Bevölkerung nach sich zog. Der Güterverkehr ist streckenweise so gewachsen, daß er nicht bloß die Kilometergarantie hinfällig machte, sondern der Staatskasse bereits nicht unerhebliche Einnahmen zuführte. Die Eisenbahnen bewirken aber nicht allein die wirtschaftliche Kräftigung, sondern auch die politische Stärkung der Türkei, die festere Zusammenfassung der weit auseinandergelegenen Provinzen, sowie die engere Angliederung und bessere Beherrschung der fernen östlichen und südlichen Grenzlandschaften.

Die englischen und französischen Gesellschaften verfolgten zum Schaden der Reichshauptstadt das Ziel, einzelne getrennte Landesteile durch blind endende Stichbahnen aufzuschließen. Sie sollten im Interesse der Fremdmächte namentlich die westlichen Randlandschaften Kleinasiens zu selbständigen, von Konstantinopel unabhängigen Wirtschaftsgebieten machen. Letzten Endes war das Streben überhaupt viel weniger darauf gerichtet, die Türkei wirtschaftlich zu fördern als vielmehr den Einfluß desjenigen Staates zu stärken, dem die Bahngesellschaft angehörte. Dagegen diente das deutsche Unternehmen der Anatolischen und Bagdadbahn in erster Linie den türkischen Interessen, indem es die Kräftigung des gesamten osmanischen Staatskörpers zum Zweck hat [21]). Seitdem dieses große Verkehrsrückgrat trotz aller ihm bereiteten Hindernisse der Vollendung entgegengeht, ist eine

riesige, von Haidar Pascha bis Bagdad 2435 km lange Stamm- und Ausgangslinie für zahlreiche Zweig- und Erschließungsbahnen vorhanden. Um der Hauptlinie möglichst viele Güter zuzuführen, sind außer den Stich- und Kleinbahnen noch billige Zufahrtsadern durch Automobillinien, Fahrstraßen und leicht herzustellende Verbesserungen bereits vorhandener Naturfahrwege in die mehr abseits gelegenen verkehrsärmeren Gebiete vorzuschieben, weil die in ihrer Anlage teuren Eisenbahnen zunächst bloß für solche Gegenden in Betracht kommen, die ein stärkeres Verkehrsbedürfnis haben und eine lohnende Verkehrsentwicklung verbürgen. Vor allem wird durch die Anatolische und Bagdadbahn, die in den Eisenbahnen der Balkanhalbinsel und in der Wasserstraße der Donau ihre Fortsetzung findet, eine enge Verknüpfung Vorderasiens mit Mitteleuropa bewirkt, die militärischen Zwecken nicht minder förderlich ist wie dem friedlichen Handel. Allerdings darf man bei allen Zukunftsplänen nicht übersehen, daß ein erheblicher internationaler Durchgangshandel, wie er im Altertum und Mittelalter Vorderasien belebte, sich heute im Zeitalter des vorherrschenden Seeverkehrs den türkischen Eisenbahnen nicht mehr zuwenden wird, so daß deren hauptsächlichste Leistungen auf den Austausch der eigenen Landeserzeugnisse beschränkt bleiben dürften. Aber auch nach dieser Richtung hin ist der Verkehr noch einer gewaltigen Entwicklung fähig.

Wegen der Schwerfälligkeit des hauptsächlich noch durch Karawanen vermittelten Binnenverkehrs vollzieht sich der Verkehr der einzelnen türkischen Landesteile unter sich soweit als möglich zur See. Daher die lebhafte Schiffahrt. Küstenfahrt und Seefischerei werden fast ausschließlich von den griechischen Untertanen der Pforte oder des Königreichs Hellas ausgeübt, weil die Griechen seit dem Altertum das einzige Seefahrervolk des östlichen Mittelmeerbeckens geblieben sind. Die türkische Küstenschiffahrt ist weitaus überwiegend Segelfahrt, da 1911 die gesamte Handelsflotte nur 120 Dampfer von zusammen 67000 Netto-Registertonnen [22]) und 963 Segler mit 206000 Netto-Registertonnen zählte. Auch die Verbindung mit den fremden Handelsländern erfolgt vorzugsweise auf dem Seewege. Der Fernverkehr zur See befindet sich größtenteils in den Händen der Ausländer und wird von zahlreichen europäischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften besorgt. Deutscherseits sind daran besonders die

Deutsche Levante-Linie und die Hamburg-Amerika-Linie beteiligt [23]).

Der Schiffahrt bietet das buchtenreiche Westgestade Kleinasiens viele gute Naturhäfen dar, während die Zugänglichkeit und Aufgeschlossenheit der andern Küsten des Reiches zu wünschen übrig läßt. Doch ist die Zahl der wirklich in Benutzung genommenen Häfen gering, und ihre Einrichtungen genügen den heutigen Anforderungen in keiner Weise. Selbst in den größten Seeplätzen von internationaler Bedeutung wie Konstantinopel und Smyrna sind die Anlagen trotz der hohen Gebühren, welche die französischen Hafengesellschaften erheben, veraltet und unzureichend. Es fehlt an Lösch-, Lade- und Lagergelegenheiten, und wegen der geringen Ausdehnung der Kais müssen die meisten Schiffe in größerer oder geringerer Entfernung vom Ufer anlegen, wodurch das Entladen und Beladen erschwert und verteuert wird.

Immerhin gewähren Konstantinopel und Smyrna den Fahrzeugen wenigstens sichere, gegen Wind und Wellen geschützte Liegestellen. Dagegen sind alle andern Küstenorte bloß offene Reeden oder nur notdürftig mit Wellenbrechern und einfachen Landungsstegen versehen, so daß der Verkehr zwischen Schiff und Land durch Leichtern vermittelt werden muß. Diese Arbeit ist schon bei ruhigem Wetter mit Unbequemlichkeiten verknüpft und wird bei stürmischer See ganz unmöglich. Iskenderun und Beirut, Haifa und Jaffa, die wichtigsten Eingangstore Syriens und Palästinas, Mersina, der Haupthafen für das südöstliche Kleinasien, und Trapezunt, sein Gegenstück für den Norden der Halbinsel, sind solche mangelhafte Reeden, neben denen noch Basra als bedeutendster Umschlageplatz Mesopotamiens zu erwähnen wäre.

Der einzige türkische Hafen, der durch seine Ausstattung neuzeitlichen Ansprüchen genügt, ist Haidar Pascha, die Kopfstation der Anatolischen Bahn. Hier ist deutscherseits ein Werk geschaffen, nach dessen Vorbilde auch die übrigen Häfen auszubauen sind, da die durchgreifende Modernisierung des türkischen Seeverkehrs und seiner Hilfsmittel noch eine Fülle der verschiedensten Zukunftsaufgaben darbietet.

h) Außenhandel.

Wie der Seeverkehr, so liegt auch der Außenhandel der Türkei in der Hand der Fremdvölker und der Europäer, hinter

denen — abgesehen von den Syrern — die Araber und noch mehr die Osmanen weit zurückstehen. Die Fremdvölker (Griechen, Armenier, Juden und Levantiner), die zusammen einen hohen Prozentsatz, etwa ein Fünftel, der Reichsangehörigen ausmachen, sind vorzugsweise im Handel tätig. Sie bereiten sich gegenseitig scharfen Wettbewerb und sind durch Orts-, Sach- und Sprachkenntnisse auch den Europäern überlegen. »Nichts ist bezeichnender für den Verlust an Tatkraft in der gesamten islamitischen Welt, als daß überall die mohammedanischen Völker am Mittelmeer, vielleicht mit Ausnahme der Syrer, den größeren Handel und die materielle Ausnutzung ihrer Länder diesen zerstreuten, regsamen und intelligenten, aber auch meist wenig skrupulösen Handelsvölkern überließen« [24]).

Der Außenhandel des Osmanischen Staates wertete in den letzten Friedensjahren auf Grund der allerdings sehr ungenauen statistischen Nachweisungen durchschnittlich 1—1,4 Milliarden Mark. Von dieser Summe kamen $^2/_3$ auf die Einfuhr und $^1/_3$ auf die Ausfuhr, so daß der Außenhandel infolge des beträchtlichen Zurückbleibens der letzteren hinter der ersteren [25]) schwer an der Passivität seiner Bilanz leidet und zu deren Verkleinerung alles aufbieten muß, um mehr Waren im Auslande abzusetzen. Die Ausfuhr umfaßt, dem Wirtschaftsleben des Landes entsprechend, fast ausschließlich Rohstoffe und zwar in erster Linie landwirtschaftliche Rohstoffe. Die hauptsächlichsten Ausfuhrgegenstände sind: Schaf- und Baumwolle, Seide, Teppiche, Feigen und Rosinen, Hülsenfrüchte, Tabak und Zigaretten, Gerbstoffe, Erzeugnisse der Viehzucht, Leder und Schuhwerk, Opium, Mineralien (besonders Smirgel und Meerschaum), Olivenöl und Seife. In der Einfuhr nehmen Textilwaren aller Art den ersten Platz ein, dann folgen Getreide und Mehl und an dritter Stelle Zucker und Kaffee. Daran reihen sich in weitem Abstande Mineralien, Bauholz, Petroleum (meist aus Rußland und den Vereinigten Staaten) und Maschinen.

Bis zum Ausbruche des Weltkrieges stand im türkischen Außenhandel Großbritannien obenan, auf das allein über ein Drittel oder 32—35 % (gegen 61 % im Jahre 1897) der Ein- und Ausfuhr kamen. Die zweite und dritte Stelle nahmen mit 22 % das Deutsche Reich und mit 19 % Oesterreich-Ungarn (gegen 6 % für ersteres und 12 % für letzteres im Jahre 1897) ein [26]). Der Rest entfällt in der Hauptsache auf Frankreich, Italien, die Union und Rußland [27]). Während aber das Deutsche Reich in erster Linie

hochwertige Industrie-Erzeugnisse liefert, die auch eine industriell erstarkte Türkei nicht missen könnte, handelt es sich bei den Einfuhren der Verbandsmächte vornehmlich um billige Massengüter, namentlich Woll- und Baumwollwaren, deren Herstellung im Osmanischen Reiche selbst eine Zukunft hat oder die von den Mittelmächten eben so gut und preiswert bezogen werden können. Umgekehrt finden bei den Mittelmächten die meisten der in der Türkei gewonnenen Rohstoffe schlanken Absatz. Das enge politische Band, das jetzt Mitteleuropa und den Osmanischen Staat umschlingt, berechtigt daher zu der Hoffnung, daß durch Bevorzugung in den Zolltarifen und Handelsverträgen[28]) die Umsatzwerte des türkischen Außenhandels sich rasch zugunsten des Deutschen Reiches und Oesterreich-Ungarns verschieben werden und daß auf eine wesentliche Zunahme des Güteraustausches mit der Türkei gerechnet werden kann. Hat doch der Weltkrieg, der die Verbandsmächte zu den schärfsten Gegnern der Pforte machte, unmittelbar auf die Ausschaltung oder mindestens auf die Zurückdrängung unsrer Nebenbuhler im Levantehandel hingewirkt.

K. Kannenberg, Kleinasiens Naturschätze, seine wichtigsten Tiere, Kulturpflanzen und Mineralschätze vom wirtschaftlichen und kulturgeschichtlichen Standpunkt. Berlin 1897.

O. A. Avédissian, Die Terrainlehre Kleinasiens in ihren allgemeinen Beziehungen zur Bodenkultur des Landes. Beiträge zur Kolonialpolitik usw. 1899/1900, S. 499—503.

W. v. Pressel, Les chemins de fer en Turquie d'Asie. Projet d'un réseau complet. Zürich 1902.

R. Fitzner, Anatolien. Berlin 1902, S. 31—110.

B. Simmersbach, Die nutzbaren mineralischen Bodenschätze in der kleinasiatischen Türkei. Ztschr. f. d. Berg-, Hütten- und Salinenwesen im Preußischen Staate, Berlin 52 (1904), S. 515—557.

Schlagintweit, Seidenzucht in Kleinasien und Syrien. Asien 4 (1904/5), S. 129—132, 145—148, 163—165.

S., Der anatolische Wald. Export 1905, S. 726—728.

M. Eckert, Grundriß der Handelsgeographie. Bd. 2 (Leipzig 1905), S. 282, 286, 289, 294—295, 298—307.

E. Friedrich, Allgemeine und spezielle Wirtschaftsgeographie. 2. Auflage, Leipzig 1907, S. 240—247.

E. Friedrich, Geographie des Welthandels und Weltverkehrs. Jena 1911, S. 220—223, 248—249, 253—256, 265, 268—270.

C. Schmeisser, Bodenschätze und Bergbau Kleinasiens. Ztschr. f. praktische Geologie 14 (1906), S. 186—196.

P. Geister, Die Türkei im Rahmen der Weltwirtschaft. Greifswald 1907.

E. Cambier, Le réseau ferré de la Turquie d'Asie. Bull. Soc. R. Belge de Géographie 1908, S. 5—35.

J. Duckerts, Les cours d'eau de la Turquie d'Asie. Mouvement économique 1908, S. 97—106.

L. Faure, De l'industrie en Turquie. Bull. Soc. Géogr. Comm. Paris 32 (1910), S. 27—32.

Die Entwicklung der türkischen Industrie. Export 1911, S. 679—680.

Le saline della Turchia. Boll. Soc. Geogr. Ital. Roma 1911, S. 968—974.

F. Meinhard, Das Verkehrswesen in der Türkei. Weltverkehr 1 (1911/12), S. 440—450.

Der auswärtige Handel der Türkei. Export 1912, S. 754.

Die Baumwollkultur in der Türkei. Export 1912, S. 494.

E. Banse in *Andree-Heiderich-Sieger*, Geographie des Welthandels Bd. 2 (Frankfurt a. M. 1912), S. 216—227, 234—235, 273—279, 282—285.

E. Banse, Die Türkei. 2. Auflage, Braunschweig 1916, S. 8, 28, 30—37.

Die asiatische Türkei und ihre wirtschaftliche Erschließung. Export 1913, S. 84—85.

Kübel, Die Eisenbahnen der Türkei und ihre militärische Bedeutung. Vierteljahrshefte für Truppenführung und Heereskunde. Berlin 1913, Heft 2.

H. Grothe, Die asiatische Türkei und die deutschen Interessen. Der neue Orient Heft 9 (2. Auflage, Halle 1913).

H. Grothe, Türkisch-Asien und seine Wirtschaftswerte. Frankfurt a. M. 1916, S. 5, 31—35, 42—67, 75—76, 81—82.

H. Grothe, Das Wirtschaftsleben der Türkei: I. Die Grundlagen türkischer Wirtschaftsverjüngung. Berlin 1916. Enthält folgende Arbeiten: *F. Frech*, Mineralschätze und Bergbau in der Asiatischen Türkei S. 1—84; *A. Hänig*, Statistische Daten und Tabellen über die Minen der Türkei S. 87—123; *A. Sack*, Ackerbau und Viehzucht, die Hauptzweige der türkischen Landwirtschaft S. 129—184.

M. Hecker, Die Eisenbahnen der asiatischen Türkei. Archiv für Eisenbahnwesen 1914, S. 744—800.

A. Musil, Die Anbaufähigkeit der arabischen Provinzen der Türkei. Oesterreichische Monatsschrift f. d. Orient 70 (1914), S. 65—67.

D. Trietsch, Levante-Handbuch. 3. Auflage, Berlin 1914.

H. Schmidt, Das Eisenbahnwesen in der asiatischen Türkei. Berlin 1914.

Seidenerzeugung in der Türkei. Tropenpflanzer 1914/15, S. 651.

C. Jmhoff-Pascha, Das Eisenbahnnetz der asiatischen Türkei vor dem Kriegsausbruch. Geogr. Mitteilungen 16 (1915), S. 264—266.

F. Schmidt, Die Türkei, Verfassung, Verwaltung, Volkswirtschaft. 3. Auflage, München-Gladbach 1915, S. 15—16, 40—51.

R. Hennig, Die deutschen Bahnbauten in der Türkei. Länder und Völker der Türkei Heft 12 (Leipzig 1915).

R. Hennig, Grundzüge einer militärischen Verkehrspolitik unter Berücksichtigung der Erfahrungen des Weltkrieges. Verkehrswissenschaftliche Abhandlungen Heft 3 (Berlin 1917), S. 42—48, 71—72, 78—80, 83—84, 88—89.

Unser Handel mit der Türkei. Export 1915, S. 224—225.

E. Sachau, Vom asiatischen Reich der Türkei. Weimar 1915, S. 25—35.

K. Wiedenfeld, Die deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen und ihre Entwicklungsmöglichkeiten. München und Leipzig 1915.

A. Philippson, Das Türkische Reich. Weimar 1915, S. 38—41, 64—65, 69—76, 80—83, 93—100.

A. Philippson, Die wirtschaftlichen Möglichkeiten der Türkei. Leipziger Illustrierte Zeitung, Kriegsnummer 94 (1916), S. 14—16.

A. Philippson, Wirtschaftliches aus dem westlichen Kleinasien. Archiv für Wirtschaftsforschung im Orient 1 (1916), S. 249—256, 344—362; 2 (1917), S. 20—40.

F. Köhler, Die türkische Industrie und ihre Zukunftsaufgaben. Weltwirtschaft 5 (1915/16), S. 156—158.

E. Jäckh, Die Beziehungen der deutschen Industrie zum Türkischen Reich. Weltwirtschaft 5 (1915/16).

Maßnahmen der Türkei zur Hebung des Ackerbaues. Tropenpflanzer 1916, S. 409—410.

F. C. Endres, Die Türkei. München 1916, S. 213—257.

G. Herlt, Die zukünftige Stellung der Türkei in der Weltwirtschaft. Weltwirtschaftliches Archiv VII, 2 (1916), S. 328—342.

P. R. Krause, Die Türkei. Aus Natur und Geisteswelt 1916, S. 10—14, 22—23, 70—71, 75—115.

C. Dölter, Die Mineralschätze der Balkanländer und Kleinasiens. Stuttgart 1916.

H. v. Trotta-Treyden, Die Entwaldung in den Mittelmeerländern. Geogr. Mitteilungen 62 (1916), S. 248—251, 291—292.

N. Honig, Das Wirtschaftsbereich des südlichen Kleinasiens und seine wirtschaftliche Struktur. Export 1916, S. 157—158, 178—179, 206.

C. Mehrmann, Der diplomatische Krieg in Vorderasien unter besonderer Berücksichtigung der Geschichte der Bagdadbahn. Dresden 1916.

C. A. Schaefer, Die Entwicklung der Bagdadbahn-Politik. Deutsche Orientbücherei Heft 17 (Weimar 1916).

C. A. Schaefer, Westanatolische Baumwolle. Weltwirtschaft 7 (1917), S. 7—11.

H. Tillmann, Türkische Agrarfrage. Koloniale Rundschau 1916, S. 238—245.

Der kommende Staatsbahnbetrieb in der Türkei. Deutsches Balkan- und Vorderasienarchiv 1 (1916/17), S. 77—78.

P. Mohr, Bergbau und Mineralvorkommen in der Türkei. Magazin für Technik und Industrie-Politik 7 (1916/17), Juliheft.

O. Warburg, Was kann uns die türkische Landwirtschaft in Zukunft liefern? Tropenpflanzer 1917, S. 36—37, 55—68.

O. Maull, Die politischen Probleme des östlichen Mittelmeers. Geogr. Zeitschrift 23 (1917), S. 244—248.

H. W. Schmidt, Auskunftsbuch für den Handel mit der Türkei. Kurz gefaßtes Nachschlagebuch für Handel und Industrie. Leipzig und Berlin 1917.

R. Marek, Südosteuropa und Vorderasien: IV. Das türkische Reich. Geogr. Zeitschrift 23 (1917), S. 367—383, 422—429.

E. Zimmermann, Kann uns Mesopotamien eigene Kolonien ersetzen? Berlin 1917.

W. F. Bruck, Vorläufiger Bericht über Baumwollerzeugung und -Verbrauch der Türkei. Augsburg-Berlin 1917.

Reiche statistische und wirtschaftliche Angaben enthalten die Handelsberichte der deutschen, österreichisch-ungarischen und englischen Konsu-

late in der Türkei, dazu das Deutsche Handels-Archiv und die Berichte über Handel und Industrie, beide herausgegeben vom Reichsamt des Innern, Berlin.

12. Ausblick.

Das Deutsche Reich und die Türkei.

Wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten. Europäisierung der türkischen Wirtschaft. Die Türkei als wirtschaftlicher und politischer Faktor. Wie hat die Wiedergeburt der Türkei zu erfolgen? Finanzielle Beihilfe der Mittelmächte. Deutsche Kapitalanlagen und Wirtschaftsunternehmungen in der Türkei. Unterstützung durch Lehrmeister und Organisatoren. Erwachen des Interesses für den Orient in Mitteleuropa. Beseitigung von Mängeln und Mißständen durch die Türkei selbst. Schulwesen und fremde Bildungsanstalten. Ausbreitung deutscher Geistesart im Orient und Vertiefung der angeknüpften Wechselbeziehungen. Neubelebung des wissenschaftlichen Lebens und Förderung der noch sehr lückenhaften Erforschung der Türkei.

Fassen wir das im vorhergehenden Kapitel Gesagte kurz zusammen, so zeigt das türkische Wirtschaftsleben bei aller Rückständigkeit eine Reihe günstiger Voraussetzungen und Entwicklungsmöglichkeiten. »Das Land vermöchte bei sachkundiger Durchführung der Wasserverteilung leicht die doppelte bis dreifache Bevölkerung als heute zu ernähren, und die so vermehrte Zahl der Arbeitskräfte fände reichlich Beschäftigung, vornehmlich in der Landwirtschaft, dann auch bei der Viehhaltung, in zweiter Linie im Bergbau, Gewerbe und Handel. Die Belebung der Produktion wird die Zunahme des Außenhandels hervorrufen; indem die Türkei künftig immer stärker als Lieferer von Nähr- und Rohstoffen auf dem Weltmarkte auftritt, hebt sich die Kaufkraft der Bewohnerschaft, ihr Bedarf nicht nur an Industrialien, sondern auch an Geräten und Maschinen für die eigene wirtschaftliche Arbeit steigt, und der lebhafte Güteraustausch vermehrt den Volkswohlstand«[1]).

Trotz ihrer natürlichen Reichtümer ist aber, um vor übertrietriebenen Hoffnungen und Erwartungen zu warnen, die Türkei kein Land, in dem eine rasche Entwicklung schnellen und glänzenden Gewinn verheißt. Vielmehr kann nur in langer, planmäßiger und geduldiger Arbeit die wirtschaftlich noch ungeschulte und mit den abendländischen Wirtschaftsformen nicht vertraute Bevölkerung zu stärkerer Eigenerzeugung, zu gesteigertem Verbrauche und zu einer gewissen Anpassung an die europäischen

Wirtschaftsmethoden erzogen werden, denen sie mit Ausnahme der geschäftskundigen Fremdvölker ziemlich ratlos und ohne genügendes Verständnis gegenübersteht. Diese »Europäisierung« der türkischen Wirtschaft darf jedoch nicht etwa im Sinne einer Verschmelzung von Morgen- und Abendland erfolgen, sie darf also niemals ein mehr oder minder unnatürliches Aufpfropfen europäischer Wirtschaft auf den in allen seinen Bedingungen so grundverschiedenen Orient sein. Vielmehr kann es sich bloß darum handeln, auf orientalischem Unterbau mittels europäischer Errungenschaften eine neue orientalische Wirtschaft heranzubilden, weil letztere in ihrer gegenwärtigen Gestalt nicht fähig ist, es mit dem fortgeschritteneren und tatkräftigeren Abendlande aufzunehmen.

Die politische Grundlage für das zukünftige Hand in Hand-Arbeiten mit der Türkei bildet das neue Mitteleuropa, jener große Staatenblock zwischen der Nordsee und dem Iranischen Randgebirge, dessen Wert nicht zum wenigsten darin beruht, daß er als geschlossene Landmasse vor feindlichen Bedrohungen zur See geschützt ist und durch die Verschiedenartigkeit seiner natürlichen Ausstattung und wirtschaftlichen Entwicklung weitgehende Austauschmöglichkeiten und Verkehrsspannungen gewährt. Besonders eng ist durch den Weltkrieg der Zusammenschluß zwischen Deutschland und der Türkei geworden, den es nunmehr wirtschaftlich, kulturlich und politisch weiter auszunutzen gilt. Denn die politische Kräftigung des Türkischen Staates ist, wie *K. Wiedenfeld* betont, unser eigentliches Ziel, und unter diesem Gesichtspunkte sind alle Maßnahmen zur wirtschaftlichen Förderung des Osmanischen Reiches nicht Selbstzweck, sondern lediglich Mittel zum Zweck. Die Mittelmächte brauchen eine politisch starke Türkei, die aber nicht denkbar ist ohne wirtschaftliche Erweckung durch allseitige Erschließung ihrer Hilfsquellen und durch geistige und kulturliche Hebung der Bewohner.

Die deutsche und österreichisch-ungarische Hilfe darf nun nicht etwa eigennützig und einseitig in dem Sinne verstanden werden, daß wir der kulturlich und wirtschaftlich schwächeren Pforte gegenüber eine nur unsern Vorteilen dienende Bevormundungs- und Ausnutzungspolitik ähnlich wie bis zum Kriegsausbruche England und Frankreich treiben. Das Interesse der Mittelmächte erfordert die wirtschaftliche Erstarkung, nicht aber die Ausbeutung der Türkei[2]). Allerdings ist die zukünftige Stellung

der orientalischen Volkswirtschaft als eine Ergänzung der mitteleuropäischen gedacht, und die Türkei wird in erster Linie Rohstofferzeuger sein und bleiben. Dennoch darf sie nicht nur unser Nähr- und Rohstofflieferant werden, sondern muß ein bestimmtes Maß wirtschaftlicher Unabhängigkeit und Selbstbestimmung behalten. »So wenig den einzelnen Gliedern des mitteleuropäischen Staatenbundes die Entwicklung ihres Staatslebens und ihrer Kultur verkümmert werden soll, so wenig darf ihnen ihr eigenes Wirtschaftsleben, das bis zu einem gewissen Grade für ersteres eine unentbehrliche Voraussetzung ist, unterdrückt werden« [3]. Wir dürfen schließlich auch nicht vergessen, daß die Türkei den Türken gehört und daß deren Wünsche für das Gedeihen ihres Landes ebenfalls maßgebend sein müssen. Es gilt somit, unserm Bundesgenossen im Rahmen seiner Sonderart helfend und beratend zur Seite zu stehen ohne Ueberhebung und unter Schonung des im türkischen Staatsleben jetzt mehr denn je erwachten und erstarkten nationalen Selbstbewußtseins. Gerade in diesem Punkte sind die Osmanen und nicht zum wenigsten die jetzigen führenden Persönlichkeiten sehr empfindlich, und nicht die schlechtesten Elemente hegen den Wunsch, ihre Angelegenheiten möglichst unabhängig von fremder Beeinflussung zu ordnen, selbst wenn sie von befreundeter und verbündeter Seite kommt.

Mit welchen Mitteln und auf welche Weise die staatliche, geistige und wirtschaftliche Wiedergeburt der Türkei zu erfolgen hat und wie weit hierbei das Deutsche Reich und Oesterreich-Ungarn zur Mitwirkung berufen erscheinen, ist ein Gegenstand, dessen eingehende Erörterung außerhalb unserer Betrachtungen liegt. Sie würde auch zu sehr aus dem geographischen Rahmen herausfallen, weil hierbei vielerlei Gesichtspunkte nicht-geographischer Art mit einer Fülle der verschiedensten Einzelfragen zu beachten sind [4]. Nur weniges sei daher hervorgehoben.

Vor allem müssen die befruchtenden Anregungen und die werktätige Unterstützung von außen kommen, und zwar ist die Hilfeleistung zunächst finanzieller Art. Denn wenn auch die Erzeugungskraft des Osmanischen Staates auf allen Gebieten noch gewaltig gesteigert werden kann, so setzt die Ausfüllung der überall klaffenden Lücken Geldmittel voraus, wie sie die Pforte allein niemals aufzubringen vermöchte. Man denke nur an die kostspieligen Reformen der Land- und Forstwirtschaft und an die Erschließung der Mineralschätze, an den Bau von Bewässerungs-

und Entwässerungsanlagen und an die Einführung moderner Geräte und Maschinen. Die landwirtschaftliche und gewerbliche Produktion wiederum kann bloß durch Vermehrung und Vervollkommnung der veralteten und noch sehr darniederliegenden Verkehrsmittel absatz- und wettbewerbsfähig werden, indem die Zufuhr von Rohstoffen und die Abfuhr der Erzeugnisse durch den fortschreitenden Ausbau der lückenhaften und ergänzungsbedürftigen Eisenbahnen und Fahrstraßen, durch die Einrichtung eines großzügigen Schiffahrtsdienstes, neuzeitliche Ausgestaltung und Ausstattung der Häfen, Durchführung von Flußregulierungen usw. erleichtert uud verbilligt werden muß. Sollen alle diese durchgreifenden und unerläßlichen Neuschaffungen verwirklicht werden, so ist das Eintreten fremder und zwar in erster Linie deutscher und österreichisch-ungarischer Kapitalhilfe unerläßlich [6]).

Wie das Deutsche Reich lange Zeit hindurch viel weniger wirtschaftliche, kulturliche und politische Arbeit im Orient leistete als es Franzosen, Italiener und Engländer zielbewußt und unter Aufwendung erheblicher Mittel getan haben, so hatte sich bei der Geringfügigkeit der deutsch-türkischen Handelsbeziehungen auch deutsches Kapital nur langsam und zögernd im Osmanischen Reiche betätigt, während englisches und französisches Geld dort in viel stärkerem Maße arbeitete. Erst durch die Gründung der großen deutschen Bahngesellschaften und durch umfangreiche Militärlieferungen erhöhten sich die deutschen Kapitalanlagen, so daß heute das Deutsche Reich unter den türkischen Staatsgläubigern an zweiter Stelle hinter Frankreich folgt. Dagegen hat sich England wirtschaftlich und als Geldmacht immer mehr aus der Türkei zurückgezogen.

Infolge der zunehmenden Umsätze haben die mit der Türkei arbeitenden deutschen Großbanken, besonders die Deutsche Bank und die Deutsche Orientbank, die Zahl ihrer dortigen Zweigniederlassungen vermehrt. Sonst gibt es erst wenige größere deutsche Gesellschaften zur Verkehrserschließung und wirtschaftlichen Ausbeutung des Landes. Besondere Erwähnung verdienen die Anatolische und die Bagdadbahn-Gesellschaft, die Deutsch-Levantinische Baumwollbau-Gesellschaft und die Anatolische Handels- und Industriegesellschaft, beide mit dem Sitze in Dresden, neben denen noch einige Weinbaugesellschaften zu nennen sind. Von deutschem Kapital werden auch die Untergrundbahnen und mehrere elektrische Straßenbahnlinien in Konstantinopel getragen. Was sonst noch

an privaten deutschen Handelsfirmen im Osmanischen Reiche vorhanden ist, entzieht sich der Feststellung. Alles in allem hat das Deutsche Reich rund ein Viertel der ottomanischen Staatsschuld übernommen und mehr als 1 Milliarde Mark im Lande angelegt. Frankreich dagegen besitzt über die Hälfte der türkischen Staatsschuld und läßt mindestens 2 Milliarden Mark seines Volksvermögens in der Türkei arbeiten [6]).

Mit Kapitalien allein ist es jedoch nicht getan, sondern unser osmanischer Bundesgenosse braucht für seine wirtschaftliche und geistige Verjüngung auch Vorbilder und Lehrmeister. Auf diesem Gebiete eröffnet sich den Mittelmächten ein nicht minder wichtiges, vielseitiges und verantwortungsvolles Tätigkeitsfeld, weil alle Grundlagen des Neuaufbaues durch Weckung der schlummernden Hilfsquellen des Landes und durch Modernisierung der veralteten Wirtschaftsweise der Bevölkerung erst zu schaffen sind. Gewiß stehen dem Osmanischen Staate auch eigene Kräfte zur Verfügung. Zuvor aber müssen europäische Fachleute und Spezialisten, deren Berufung bereits erfolgt oder in die Wege geleitet ist, als Neuordner und Organisatoren die vorhandenen Fähigkeiten entwickeln und in richtige Bahnen lenken und der einheimischen Bevölkerung die Wege ebnen, bis sie zur selbständigen Vornahme der Erneuerungsarbeiten erzogen ist. Dann müssen die Türken selbst das Werk fortsetzen, schon um das Mißtrauen zu beseitigen, das der Morgenländer gegen den Abendländer und seine Absichten hegt.

Dieses Mißtrauen erklärt sich nicht zum wenigsten aus der tiefen Kluft, die zwischen Weltauffassung und Charakter, Denken und Fühlen der Europäer und Orientalen besteht. Die grundverschiedenen Gebräuche und Anschauungen, die sich im täglichen Leben auf Schritt und Tritt offenbaren, machen aber das Zusammenarbeiten ganz besonders schwierig und erfordern genaue Kenntnisse des Orients und seiner Bewohner. Seitdem daher die deutsch-türkische Bundesgenossenschaft unserer Politik immer deutlicher den Weg nach Osten gewiesen hat, ist man eifrig bestrebt, den orientalischen Angelegenheiten erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. Allerorts regt sich in Deutschland und Oesterreich-Ungarn die Aufklärung in Wort und Schrift durch besondere Fachzeitungen und Fachzeitschriften (Deutsche Levante-Zeitung; Archiv für Wirtschaftsforschung im Orient; Asien; Oesterreichische Monatsschrift für den Orient), Bücher und Sammelwerke, ungerechnet die Flut kurzlebiger Erzeugnisse der Tagesschriftstellerei und die

unabsehbare Reihe von Flugschriften und Broschüren über Balkan und Orient, die während des Krieges entstanden und unmittelbar durch ihn veranlaßt waren. Türkische Sprachkurse sind eingerichtet, Orient-Institute gegründet, und durch entsprechende Erweiterung und Vertiefung der Vorlesungen an unsern Hochschulen sucht man Natur und Wirtschaft, Geschichte und Kultur des Orients und die geistige Eigenart seiner Menschen besser zu erfassen. Rührige Tätigkeit in diesem Sinne entfalten auch zwei größere Vereinigungen. Seit 1905 besteht mit Landes- und Ortsgruppen in den verschiedenen Teilen des Reiches die Deutsche Vorderasien-Gesellschaft, die sich die Förderung vaterländischer Forschungs-, Kultur- und Wirtschaftsarbeit im islamischen Orient zum Ziel gesetzt und neuerdings ein Vorderasien-Institut als Forschungs- und Auskunftsstelle für die Kenntnis der Türkei und ihrer Nachbarländer ins Leben gerufen hat. Ebenfalls schon vor Ausbruch des Weltkrieges wurde die Deutsch-Türkische Vereinigung gegründet, die den Boden für eine immer kräftiger werdende deutsche Wirtschaftsbetätigung im Osmanischen Reiche vorbereiten will, eine Aufgabe, die durch den Gang der Ereignisse sehr erleichtert wurde. Die Vereinigung hat außer in Berlin auch in Konstantinopel ihren Sitz, während eine eigene Auskunftsstelle in Berlin allen Interessenten sachgemäße Aufklärung in deutsch-türkischen Fragen und Wechselbeziehungen gibt.

Im Interesse ihrer eigenen Wohlfahrt muß aber die Türkei selbst mit Hand anlegen durch Reformierung der Wirtschaft, des Staatswesens und der Volksbildung. Zu diesem Zwecke sind als Vorbedingung des Erfolges mancherlei offensichtliche Mißstände zu beseitigen. Beispielsweise müssen die noch sehr verbesserungsbedürftige und oft recht willkürlich gehandhabte Rechtspflege und Verwaltung, die Steuerverteilung und Steuererhebung gründlich geändert werden. Viel ist auch an neuzeitlichen wirtschafts- und sozialpolitischen Gesetzen (Schutz vor Bewucherung, Einführung des Genossenschaftswesens usw.) nachzuholen. Da es in dem sehr dünn bevölkerten Lande für die vielseitigen Zukunftsaufgaben an Arbeitskräften fehlt, die auf die Dauer nicht durch noch so ausgiebige Heranziehung menschensparender Maschinen ersetzt werden können, so muß die neue Türkei alles aufbieten, um durch gründliche Besserung der öffentlichen Gesundheitspflege, Bekämpfung der weit verbreiteten Geschlechtskrankheiten, Eindämmung von Kinderkrankheiten und Seuchen usw. den natürlichen Zuwachs

zu vermehren und durch Förderung der Einwanderung und inneren Kolonisation — wofür nur Mohammedaner in Betracht kommen — dem drückenden Menschenmangel abzuhelfen (vgl. S. 142, 158). Diese Menschen sind aber erst zum Verständnis des modernen Wirtschaftslebens zu erziehen und allmählich mit seinen Fortschritten vertraut zu machen. Dazu kommen alle die vielfachen Verbesserungen, die in den vorhergehenden Kapiteln wiederholt angedeutet wurden. Des weiteren ist ein national-türkischer Handels- und Gewerbestand heranzubilden, der heute fast ganz durch die geschäftskundigen Angehörigen der Fremdvölker vertreten wird, und ein pflichtgetreuer, seinen Aufgaben voll gewachsener Beamtenstand zu schaffen. Denn der hauptsächlichste Träger des Verjüngungswerkes wird künftighin das türkische Beamtentum sein müssen, weil es allein die notwendigen Orts- und Landeskenntnisse und die Vertrautheit im Umgange mit der Bevölkerung besitzt.

Die Erziehung aller Volksschichten und Berufskreise nimmt den Weg durch die Schule, und weil der allgemeine Bildungsstand noch sehr darniederliegt, so sind durchgreifende Verbesserungen auch im Schulwesen notwendig, das noch höchst mangelhaft ist und den Ansprüchen des modernen Lebens in keiner Weise genügt. Anerkennenswerte Fortschritte hat der Unterrichtsbetrieb bereits in der neuen Türkei gemacht. Es sei nur an den wissenschaftlichen Ausbau der Universität Stambul erinnert, an die 19 deutsche Gelehrte berufen wurden, während 8 deutsche Lehrer an der großen Sultanie-Schule in Konstantinopel wirken. Auch höhere Lehranstalten sind im Entstehen begriffen oder schon eingerichtet. Trotzdem bleibt noch sehr viel zu tun, namentlich auf dem Gebiete der Volksschule, die zu ihrer Ergänzung der Fachschulen für gewerbliche Berufe, besonders für technischen, gewerblichen und landwirtschaftlichen Fachunterricht, dringend bedarf.

Die unbefriedigenden eigenen Schulverhältnisse haben die Türkei zu einem wahren Tummelplatze für eine ausgedehnte auswärtige Schultätigkeit gemacht, die im Verein mit Missionsanstalten und Handwerkerschulen, Kindergärten, Waisen- und Krankenhäusern das Eindringen fremden Einflusses in einer für den Staat zum Teil unerfreulichen und unerwünschten Weise begünstigt hat. Denn diese von den Einheimischen eifrig benutzten Schulen und Wohlfahrtseinrichtungen, zu denen noch zahlreiche griechische,

armenische und jüdische Schulen hinzukommen, dienten und dienen nicht zum wenigsten der europäischen Politik und der nationalen Propaganda der Fremdvölker des Reiches, weshalb die Zahl und Verbreitung jener Anstalten das Ringen der auswärtigen Mächte um Einflußgebiete in der Türkei deutlich widerspiegelt. Auch hier ist das Deutsche Reich an zielbewußter Arbeit hinter Frankreich, Amerika und England, ja selbst hinter Italien und Rußland weit zurückgeblieben. Denn unter 1100 fremden Schulen, die es vor Kriegsausbruch im Osmanischen Staate gab, waren 560 französisch[7]), 273 amerikanisch (vornehmlich in Armenien), 126 englisch, 69 italienisch und 56 russisch, aber bloß 27 deutsch, und von 90000 Schülern entfielen nur 3000 auf deutsche Schulen[8]). 5 höhere Lehranstalten (eine Oberrealschule und eine höhere Mädchenschule in Konstantinopel, 3 Realschulen in Smyrna, Aleppo und Jerusalem), einige Volksschulen, im übrigen von Missionen und religiösen Gemeinden (Templer), Bahn- und Wohlfahrtsgesellschaften unterhaltene Schulen entsprechen in keiner Weise dem Ansehen des Deutschen Reiches und der Bedeutung seiner Kultur und seines Handels im Orient[9]). Nach dem Grundsatze, daß Schulpolitik Wirtschaftspolitik ist, gilt es daher, hier eine empfindliche Lücke auszufüllen[10]). Das Reich muß nicht nur an der Hebung des türkischen Schulwesens mitarbeiten, sondern auch auf die Vermehrung eigener Schulen, Krankenhäuser und Wohlfahrtseinrichtungen und auf die Ausbreitung des Deutschen als wichtigster Fremdsprache in der Türkei Bedacht nehmen. Die rührige und erfolgreiche Tätigkeit, welche die Franzosen zur Einbürgerung ihrer Sprache und Kultur im Orient entfaltet haben (vgl. Kap. 10, Anm. 3), sollte für uns ein Vorbild und Ansporn sein, um so mehr, als jetzt in allen vom Türkischen Staate unterstützten Schulen das Deutsche als pflichtmäßiger Unterrichtsgegenstand eingeführt worden ist[11]).

Ein anderer wichtiger Faktor für die Ausbreitung deutscher Geistesart ist eine gut geleitete Presse, wobei vor allem die größeren Städte für die Herausgabe deutscher Zeitungen in Betracht kommen[12]). Ferner müssen in diesen Orten nach dem Beispiele der anderen Mächte deutsche Büchereien mit allem Wissenswerten über den Orient und das Deutsche Reich, sowie Zeitungen in türkischer und arabischer Sprache gegründet werden, um die Eingeborenen auch in ihrer eigenen Sprache über deutsche Verhältnisse und deutsches Wesen aufzuklären. Die Pflege dieser

Kulturtätigkeit ist um so notwendiger, als nach dem Kriege sicherlich wieder die feindliche Propaganda einsetzen wird, ganz abgesehen davon, daß wir trotz allen Wohlwollens der Ottomanischen Regierung mit einem starken passiven Widerstande gewisser Kreise rechnen müssen. Daß gegenseitiges Sichkennenlernen und die Vertiefung der angeknüpften Wechselbeziehungen durch Studienreisen Deutscher nach der Türkei und türkischer Staatsangehöriger nach Deutschland gefördert werden und daß türkische Schüler und Lehrlinge mehr noch als bisher bei uns ausgebildet werden sollten, sind Wünsche, die keiner besonderen Begründung bedürfen. Wie in allen Wirtschaftsgebieten mit geringer entwickelter Industrie und Technik sollten im Osmanischen Reiche häufiger deutsche Industrie-Ausstellungen veranstaltet und ständige Niederlagen deutscher Maschinen, Werkzeuge und sonstiger Produktionsmittel in den größeren Kulturmittelpunkten und Stapelplätzen geschaffen werden. Dazu kommt die Einrichtung deutsch-türkischer Handels- und Landwirtschaftskammern. Endlich sind die deutschen Berufskonsulate in der Türkei zu vermehren und durch Zuteilung von Handelssachverständigen zu erweitern.

Hand in Hand mit der wirtschaftlichen und geistigen Erweckung des Osmanischen Staates muß die Neubelebung des wissenschaftlichen Lebens und die großzügige Erforschung des in jeder Hinsicht noch mangelhaft bekannten Landes gehen. Mit Recht sagt *A. Philippson*, daß auch hier noch ein weites Feld uneigennütziger Arbeit für uns Deutsche bereit liegt. Denn so Tüchtiges deutsche Reisende und Gelehrte bereits vollbracht haben[13]), so bleibt doch noch unendlich viel zu tun, weil bei den engen Beziehungen zwischen Industrie, Technik, Landwirtschaft und Wissenschaft praktische Erschließungsarbeiten sich bloß auf wissenschaftlicher Grundlage erfolgreich aufbauen und durchführen lassen. Um aus der Fülle der zu leistenden Arbeit nur einiges herauszugreifen, sei erwähnt, daß Volkszählungen und statistische Erhebungen in der Türkei bisher unbekannt sind. Damit fehlen aber für eine ganze Reihe wirtschaftlicher, technischer und Verwaltungsmaßnahmen die zahlenmäßigen Unterlagen. Staatliche topographische Aufnahmen wie in den europäischen Kulturländern gibt es nicht, so daß trotz der glänzenden kartographischen Leistungen *Heinrich* und *Richard Kieperts* und anderer deutscher Kartographen und Topographen einigermaßen genaue Karten für den größten Teil des Reiches nicht vorliegen[14]). Eine Aus-

nahme macht nur Palästina, das sich aus religiösen Gründen des lebhaftesten Interesses der ganzen gebildeten Welt erfreut und deshalb der am besten untersuchte Teil des Reiches ist. Die geologische Landesdurchforschung, die Grundlage aller bergmännischen Unternehmungen, ist ebenfalls ungenau und lückenhaft, und über die Verbreitung des Waldes herrscht ebensowenig Klarheit wie über Ausdehnung, Zusammensetzung und Beschaffenheit des anbaufähigen Bodens. Der meteorologische Dienst verfügt erst über wenige Beobachtungsstationen mit längeren Jahresreihen, so daß wir über die klimatischen und hydrologischen Verhältnisse ausgedehnter Gebiete nichts wissen, obwohl sie für land- und forstwirtschaftliche wie für wasserbau-technische Zwecke, besonders für Talsperren, Bewässerungsanlagen, Flußregulierungen und für die Möglichkeit der Einbürgerung bestimmter Nutzpflanzen von hoher praktischer Bedeutung sind. Inzwischen ist die klimatische und meteorologische Erforschung des Osmanischen Reiches in die Wege geleitet und ein über das ganze Land verteiltes Netz meteorologischer Stationen ins Leben gerufen, das der Kaiserlichen Zentralanstalt für Witterungskunde in Konstantinopel untersteht.

So unvollständig dieser kurze Ueberblick ist, so läßt er doch erkennen, daß die Verjüngung und Weiterentwicklung der Türkei gewaltige Aufgaben stellt, die durch die tiefgreifenden völklichen, religiösen und kulturlichen Verschiedenheiten der Bewohner und durch die stets schwierigen Finanzverhältnisse des Staates nicht gerade erleichtert werden. Sie müssen aber in Angriff genommen und gelöst werden, weil sie die Vorbedingung für allen geistigen und materiellen Fortschritt sind. Denn, wie ein türkisches Sprichwort sagt, »ohne Mühe wird der Honig nicht gegessen«. Leichterklärlicherweise sind bei einem Volke, das in stürmischem Vorwärtsstreben binnen kurzer Zeit die Versäumnisse von Jahrhunderten wieder gut zu machen sucht und dabei erst über geringe Erfahrungen verfügt, Fehler und Mißgriffe vorgekommen und werden auch künftighin nicht ausbleiben. Immerhin ist es ein gutes Zeichen, daß der Weltkrieg das Reformwerk nicht ins Stocken gebracht, sondern es dank dem geistigen und sittlichen Aufschwung, den er der Türkei schenkte, erst recht gefördert hat. Diese zielbewußte Arbeit auf innerpolitischem Gebiete läßt, wenn sie mit derselben Beharrlichkeit fortgesetzt wird, mit der sie begonnen wurde, eine neue Blütezeit für die Türkei nicht als aussichtslos er-

scheinen. Möge daher in Zukunft auch dem schwer geprüften Osmanischen Reiche als unerläßliche Voraussetzung für seine gedeihliche Neugestaltung, die bei dem konservativen Geiste des gesamten türkischen Volks- und Staatswesens nicht überstürzt werden darf, eine lange, ungetrübte Friedenszeit beschieden sein, damit das Wort Mehmed Emins, des Dichters der jungen Türkei, sich erfülle:

Es tobt der Sturm!
Laß ihn toben, wie wenn der jüngste Tag anbräche!
Du geh auf deinem Weg mit Riesenschritten vorwärts!
Nur vorwärts! Verweile nicht! Mag dein Fuß vom Gehen anschwellen,
Vom Tode rettet dich nur das Vorwärtsgehen.
Vorwärts, vorwärts! Auf halbem Weg bleib nicht zurück! Vorwärts!

H. Grothe, Die asiatische Türkei und die deutschen Interessen. Der neue Orient Heft 9 (2. Auflage, Halle 1913).

H. Grothe, Türkisch-Asien und seine Wirtschaftswerte. Frankfurt a. M. 1916, S. 16, 83—89.

C. A. Schäfer, Deutsch-türkische Freundschaft. Stuttgart 1914.

R. Junge, Das Problem der Europäisierung orientalischer Wirtschaft. Weimar 1915.

R. Junge, Die deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen. Flugschriften der Auskunftsstelle für deutsch-türkische Wirtschaftsfragen Heft 1 (Weimar 1916).

C. H. Becker, Islam-Politik. Welt des Islam III, 2 (Berlin 1915).

C. H. Becker, Das türkische Bildungsproblem. Bonn 1916.

A. Philippson, Das Türkische Reich. Weimar 1915, S. 96—100.

K. Wiedenfeld, Die deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen und ihre Entwicklungsmöglichkeiten. München und Leipzig 1915, S. 17—22, 26—43, 46—80.

E. Jäckh, Die deutsch-türkische Waffenbrüderschaft. Der deutsche Krieg Heft 24 (Stuttgart und Berlin 1915).

E. Jäckh, Die Beziehungen der deutschen Industrie zum Türkischen Reich. Weltwirtschaft 5 (1915/16), S. 229—230.

E. Schairer, Deutschlands zukünftige Wirtschaftsbetätigung in einer siegreichen Türkei. Ebd. 5 (1915/16), S. 39—42.

H. Rohde, Deutschland in Vorderasien. Berlin 1916.

E. Marré, Die Türken und wir nach dem Kriege. Ein praktisches Wirtschaftsprogramm. Kriegspolitische Einzelschriften Heft 11 (Berlin 1916).

H. Hertzberg, Was bedeutet für uns Deutsche das Bündnis mit der Türkei? Geogr. Anzeiger 17 (1916), S. 232—236.

G. Galli, Die Wiedergeburt der Türkei als Vorbedingung einer weltwirtschaftlichen Bedeutung des »Berlin-Bagdad«. Weltwirtschaft 5 (1915/16), S. 209—212.

M. Blanckenhorn, Syrien und die deutsche Arbeit. Deutsche Orientbücherei Heft 18 (Weimar 1916), S. 9—11.

Frh. v. Mackay, Die wirtschaftliche Erneuerung der Türkei. Europäische Staats- und Wirtschaftszeitung 1916, S. 316—319.

C. Imhoff-Pascha, Wirtschaftliche Möglichkeiten für Deutschland und die Türkei. Deutsche Kolonialzeitung 1917, S. 40—43.

E. Banse, Die Türkei. 2. Auflage, Braunschweig 1916, S. 32—37.

F. Henert, Was der deutsche Kaufmann und Unternehmer über die Türkei wissen soll. München 1917.

C. Christiansen, Der Bund der Mittelmächte und seine geographischen Grundlagen. Geogr. Zeitschrift 23 (1917), S. 348, 352.

R. Marek, Südosteuropa und Vorderasien: IV. Das türkische Reich. Ebd. 23 (1917), S. 422—429.

R. Jannasch, Unsere Handelsaufgaben in der Türkei. Export 1917, S. 152—155

Anmerkungen.

I.

1) Der Sultan vermaß sich sogar, auch Rom zu erobern und die St. Peterskirche, das Heiligtum der katholischen Christenheit, in einen Stall für seine Pferde zu verwandeln. Dieses Drohwort verkündete ein Herrscher, der als einer der höchstgebildeten Sultane der Türkei bezeichnet werden muß. Denn Mohammed II. verstand sechs Sprachen, darunter das Lateinische, war ein genauer Kenner des griechischen Altertums und schrieb ein flüssiges Neugriechisch.

2) Das von Friedrich dem Großen entworfene preußische Landrecht kennt noch eine »Versicherung gegen Türkengefahr«.

3) Das Kalifat bringt es z. B. mit sich, daß Afghanistan und die russischen Schutzstaaten Chiwa und Buchara enge Fühlung mit dem Padischah unterhalten und sich bei ihm um bestimmte Hofämter bewerben. Als Kalifen steht dem Sultan auch das Recht zu, die Fahne des Propheten zu entrollen und den heiligen Glaubenskrieg, den Dschihad, zu erklären. Doch darf man andrerseits die Bedeutung des Kalifats und seinen Einfluß auf das Mohammedanertum außerhalb der Grenzen des Türkischen Reiches auch nicht überschätzen (vgl. S. 160).

4) Unter den größeren Küsteninseln hatte Samos schon 1832 die Ausnahmestellung eines der Pforte tributären, im übrigen aber selbständigen Fürstentums erlangt.

5) Allerdings ist sie auch in ihrer jetzigen Umrißgestalt noch lange kein abgerundetes politisch-geographisches Gebilde. Ist doch Jemen 3500 km (= Längsachse des Mittelländischen Meeres) von der allerdings sehr peripherisch gelegenen Reichshauptstadt Konstantinopel entfernt. Vor Vollendung der Hedschasbahn war es überdies nur auf einem zeitraubenden, mühsamen Wüstenwege im eigenen Lande zu erreichen.

6) *Frhr. v. Bissing*, England und das Kalifat. Deutsche Revue 42 (Aug. bis Sept. 1917), S. 128—138, 288—296.

7) Bis zum Kriegsausbruche war der russisch-englische Einkreisungsplan soweit fortgeschritten, daß die Türkei bloß noch im Osten an ein anderes selbständiges mohammedanisches Land, Persien, grenzte. Weil es aber völlig machtlos und durch innere Wirren zerrissen ist, so war es — was eine starke Bedrohung der osmanischen Herrschaft in Mesopotamien bedeutet —, bereits in eine nördliche russische und eine südliche britische Interessenzone aufgeteilt worden. *A. Philippson*, Das Türkische Reich S. 18.

8) Die in der Türkei untergebrachten französischen Kapitalien, die teils in Staatsanleihen, teils in Eisenbahnbauten oder sonstigen wirtschaftlichen Unter-

nehmungen angelegt sind, schätzt man auf mindestens 2½ Milliarden Francs. Frankreich als Gläubiger der Türkei. Export 1913, S. 68—69. — Frankreichs Kapital in der Türkei. Oesterr. Monatsschrift f. d. Orient 38 (1912), S. 139.

9) Das deutsch-türkische Bündnis der Gegenwart hat seinen Vorläufer bereits in einem preußisch-türkischen Bündnis gehabt. Schon 1761 sollte nämlich auf Grund einer förmlichen Abmachung zwischen Friedrich dem Großen und der Pforte ein starkes türkisches Heer gegen Rußland marschieren, das damals auch der Hauptgegner Preußens war. Nur der Tod der Kaiserin Elisabeth und die darauf folgende Versöhnung mit Preußen ließen die preußisch-türkische Kriegsgemeinschaft nicht zur Tat werden, die dafür zum Abschlusse eines Handels- und Freundschaftsvertrages führte. Umgekehrt setzte sich Friedrich der Große 1782 im Frieden von Jassy und ebenso Preußen 1829 im Frieden von Adrianopel für die Türkei gegenüber Rußland ein, wie auch als erster preußischer Militär-Reformer Moltke in die Türkei ging. *C. A. Bratter*, Die preußisch-türkische Bündnispolitik Friedrichs des Großen. Deutsche Orientbücherei Heft 7 (Weimar 1915).

2.

1) Da indes die Türkei überall nur abgeschlossene Mittelmeere berührt, deren Ausgänge zum offenen Ozean ihr nicht gehören, so hat sie — ähnlich wie Italien und Griechenland — wohl eine maritime, aber keine ozeanische Lage. Entscheidend ist vielmehr die kontinentale Lage inmitten des großen eurasischen Festlandes. *A. Philippson*, Das Türkische Reich S. 6—7.

2) Von der Halbinsel Arabien untersteht nur der westliche Küstenstreifen der türkischen Oberhoheit. Die Grenze gegen das Innere ist unbestimmt. Dagegen ist der Küstenstrich El Hasa an der Ostseite Arabiens neuerdings ganz unter britischen Einfluß geraten und kann nicht mehr als ein Bestandteil des Türkischen Staates gelten (vgl. Kap. 8, Anm. 2).

3) Da die menschen- und verkehrsfeindliche Syrische Wüste als breite Trennungsfläche aus dem wüstenhaften Arabien weit nach Norden hin ausgreift, so ist Syrien durch seine Lage ebenso auf das Mittelmeer angewiesen, wie das ausgeprägte Binnenland Mesopotamien sich durch einen schmalen Auslaß zum Persischen Golf öffnet.

4) Für den großen Durchgangsverkehr zur See kommen auch heute bloß zwei Grenzstellen der Türkei in Betracht. Die eine ist das Rote Meer, dessen gewaltiger Verkehrsstrom aber am Osmanischen Reich ohne stärkere Einwirkungen vorüberflutet. Ja, die Eröffnung des Suezkanals bedeutete eine neue schwere Schädigung Syriens und Mesopotamiens, indem sie ihre Landverkehrsbeziehungen zugunsten des billigeren und bequemeren Seeweges ausschaltete. Die zweite Stelle sind die Seepässe des Bosporus und Hellespont. Ihr lebhafter Seeverkehr ist jedoch ebenfalls in der Hauptsache Durchgangsverkehr nach und vom Pontus und bringt als solcher der Türkei keine erheblichen Vorteile (vgl. S. 38).

5) Der größte dieser abflußlosen Endseen ist der Tuz Tschöllü (2500 qkm) auf dem Binnenhochlande Anatoliens. Dagegen ist das Tote Meer abflußlos, weil es die tiefste, bis 394 m unter den Meeresspiegel hinabreichende Stelle des Jordangrabens erfüllt. Die beiden abflußlosen Binnenseen Armeniens, von denen Urmia- und Wansee den Tuz Tschöllü an Fläche noch erheblich übertreffen, sind erst nachträglich abflußlos geworden, indem mächtige vulkanische Aufschüttungsmassen

die dort vorhandenen Flüsse absperrten und zu Seen aufstauten. Nach einer Berechnung von *E. Banse* sind nicht weniger als 70 Prozent des asiatisch-türkischen Schollenlandes (vgl. S. 20) abflußlos. Periodisch mit dem Meere verbunden sind 24 Prozent, dauernd mit offenem Abfluß zum Ozean versehen aber nur 5 Prozent.

3.

1) *F. X. Schaffer*, Entwaldung und Entwässerung des Ergenebeckens in der Europäischen Türkei. Mtlgn. K. k. Geogr. Ges. Wien 46 (1903), S. 126—130.

2) Besonders um Rodosto wird viel Sesam angebaut.

3) *Th. English*, Coal and Petroleum-Deposits in European Turkey. Quarterly Journal Geological Soc. London 58 (1902), S. 150—162.

4) Bunar Hissar = Quellenschloß verdankt seinen Namen seiner malerischen Lage und seinen mächtigen Karstquellen. — Die Siedlungsreihe längs des Innenfußes des Istrandschagebirges verbindet die von Konstantinopel nach Adrianopel führende Diagonal- oder Bergstraße, die indes an Bedeutung weit hinter der alten Heerstraße und der ihr jetzt folgenden Orientbahnstrecke von Konstantinopel über Tschorlu und Lüle Burgas nach Adrianopel zurücksteht.

4.

1) Dagegen nehmen *Hoernes* und *Frech* eine umgekehrte Richtung von Südwest nach Nordost an, indem sie den alten Bosporusfluß auf dem ägäischen Festlande entspringen und ins Schwarze Meer münden lassen. *English* vermutet zwei entgegengesetzt abfließende Wasserläufe, einen südwestwärts verlaufenden Dardanellenfluß und einen nordostwärts gerichteten Bosporusfluß. Nach *Andrussow* bestand der Bosporus schon im Pliocän als Meeresstrom, während der Hellespont damals noch ein ägäischer Fluß war. Nach *J. Cvijić* und *W. Penck* sind beide Meerengen antezedente Täler, die sich infolge der Hebung der sie umschließenden Tafel durch stetige Neubelebung der Erosion beträchtlich vertieft haben.

2) Erdbeben in Konstantinopel. Dtsch. Rundschau f. Geogr. u. Statistik 16 (1893/94), S. 523, 572.

3) Ein solches unter Wasser gesetztes Nebental ist beispielsweise das Goldene Horn, der ausgezeichnete Hafen Konstantinopels (vgl. S. 36).

4) Starker Wellengang erschwert und gefährdet auch die Befahrung des Marmarameeres.

5) *O. A. Avédissian*, Die Terrainlehre Kleinasiens. Beiträge zur Kolonialpolitik usw. 1899/1900, S. 383. — *F. Braun*, Zur Kenntnis der Balkanhalbinsel. Geogr. Anzeiger 13 (1912), S. 203. — *A. Philippson*, Das Mittelmeergebiet (1914), S. 110.

6) Konstantinopel als Handelsplatz. Export 1905, S. 117—118. — *F. W. Kraft*, Der Kampf der Häfen um die führende Handelsstellung im Aegäischen Meere. Weltverkehr und Weltwirtschaft 3 (1913/14), S. 277—278. — *N. Honig*, Der Handel Konstantinopels. Weltwirtschaftliches Archiv 11 (1917), S. 41—67.

7) *B. Seiger*, Die Zukunft Konstantinopels als Industriezentrum. Die Grenzboten 76 (1917), Heft 23, S. 306—311.

8) Eine gute, auch in Einzelheiten eingehende Uebersicht über das Kampfgelände und die Befestigungen an den Dardanellen, sowie über die Aufeinanderfolge der einzelnen Kampfhandlungen von der Kriegserklärung bis zur Räumung

der Halbinsel Gallipoli (3. 11. 1914—9. 1. 1916) gibt *v. Diest*, Die Dardanellen im Weltkriege. Ztschr. Ges. f. Erdk. Berlin 1916, S. 204—215. Die Angreifer verloren an versenkten oder schwer beschädigten Fahrzeugen: 13 Linien- und Panzerschiffe, 16 Transportschiffe, 9 Unterseeboote, 8 Torpedoboote, 6 Minensucher und 3 Kriegsfahrzeuge unbekannter Art, zusammen 55 Schiffe. Der Verlust an Toten und Verwundeten wird auf 200 000 Engländer und 100 000 Franzosen angegeben.

9) Die tief ins Land eindringende Meeresbucht von Böjük Tschekmedsche und der große Strandsee von Derkos verkürzen den abzusperrenden Raum nicht unerheblich, und die vorgelagerte, zum Teil versumpfte Niederung des Karasu bildet ein ausgezeichnetes Fronthindernis, so daß die Tschataldschalinie eine durch natürliche Gunst ausgezeichnete und technisch überaus stark ausgebaute Schutz- und Aufnahmestellung bildet. Vgl. auch *F. Braun* in *N. Krebs* und *F. Braun*, Die Kriegsschauplätze auf der Balkanhalbinsel. Leipzig 1916, S. 82—101. — *F. Braun*, Der Kampf um die Meerengen. Geogr. Zeitschrift 21 (1915), S. 195—197.

10) Auch das hauptsächlich von Griechen bewohnte Ismid kann man mit *E. Banse* noch als die entfernteste ländliche Außenstadt Konstantinopels ansehen. Es treibt einen umfangreichen Gemüsebau zur Versorgung des Stambuler Marktes.

11) Die 6 km lange Mauer wurde zum Ersatz der älteren, vom Kaiser Konstantin errichteten Mauer unter wesentlicher Erweiterung des Stadtgebietes vom Kaiser Theodosius II. erbaut und mit 118 festen Türmen bewehrt. Mit dem »Schloß der Sieben Türme« (Jedikule), wo auch die Eisenbahn das Stadtgebiet verläßt und wo sich ein Industrieviertel zu entwickeln beginnt, endet sie am Marmarameer und bildet, von Friedhöfen und Zypressenhainen umgeben, noch heute die Westgrenze Stambuls.

12) Um die trojanischen Seeräuber für wiederholte Störungen und Bedrohungen des lebhaften Handels mit den getreidereichen Uferländern des Schwarzen Meeres zu züchtigen, vereinigten sich alle griechischen Stämme zu einem Rachezuge gegen Troja, den Homer durch das Heldengedicht der Ilias unsterblich gemacht hat.

13) In den Seetreffen von Abydos gegenüber Gallipoli und von Kyzikus am Marmarameere siegten die Athener. Dagegen wurde bei den Ziegenflüssen (Aegospotamoi) südlich von Gallipoli ihre Flotte vollständig vernichtet, und damit war der Peloponnesische Krieg entschieden. Denn nun war Athen den Spartanern rettungslos preisgegeben und mußte nach längerer Belagerung schließlich aus Mangel an Lebensmitteln kapitulieren.

14) Die Brückenschläge erfolgten nicht an der engsten Stelle der Dardanellen, dem Heptastadion, sondern wegen der günstigeren Untergrunds-, Gesteins- und Strömungsverhältnisse an der Enge von Nagara. Hier soll auch nach der Sage Leander allnächtlich zu seiner Geliebten Hero herübergeschwommen sein — was allerdings wegen der Gewalt der Strömung schwer denkbar ist —, bis er ertrank, worauf ihm Hero freiwillig in sein nasses Grab folgte. Heute führen durch die beiden engsten Stellen der Dardanellen Unterseekabel vom europäischen zum asiatischen Ufer hinüber.

15) Rumeli Hissar und Anadoli Hissar beiderseits des Bosporus, Kilid Bahr und Kale Sultanie in den Engen der mittleren Dardanellen, Sedd ül Bahr und Kum Kale am Südausgange der Dardanellen (vgl. S. 31, 32).

16) Der Vorstoß eines italienischen Torpedobootes ins Marmarameer während des italienisch-türkischen Krieges blieb ein vereinzeltes Unternehmen ohne Erfolg.

17) Für sie ist die Durchfahrt tagsüber frei, während nachts kein Fahrzeug die Engen der mittleren Dardanellen passieren darf.

18) *O. Maull*, Die politischen Probleme des östlichen Mittelmeers S. 312.

19) *O. Maull*, a. a. O. S. 287, 299.

5.

1) *O. Wachs*, Kleinasien, die Brücke zwischen den Kontinenten der alten Welt. Asien 8 (1908/9), S. 147—148.

2) Im heißen Sommer flüchten die Bewohner der Küsten- und Niederungsstädte scharenweise ins gesunde, kühle Gebirge, so daß dann viele Tieflandssiedlungen halb leer stehen.

3) Auch das »ebene« Cilicien genannt zum Unterschiede vom »rauhen« Cilicien, einem höhlenreichen Karstplateau, das durch das tiefe Tal des reißenden, eiskalten Göksu, des alten Kalykadnus, zerschnitten wird und dessen Felsgestade ein Hauptsitz der Seeräuber des Altertums war. Im Kalykadnus fand Kaiser Friedrich Barbarossa auf seinem Kreuzzuge den Tod.

4) Doch hat die Raubwirtschaft auch hier dem Walde arg zugesetzt, indem viel Holz als Bauholz ausgeführt oder zu Holzkohlen verarbeitet wird.

5) Auch die hoch gelegenen Pässe werden oft den ganzen Winter und Frühling hindurch vom Schnee ungangbar gemacht, der sich auf der Hochebene von Erserum (1900 m) fast ein halbes Jahr lang hält. Dauernd bleibt er allerdings nur auf den höchsten Gipfeln liegen, weil ihn die starke Trockenheit des warmen Sommers in sehr beträchtliche Meereshöhe zurückdrängt. Infolgedessen verläuft die Schneegrenze zwischen 4000 und 4400 m, während sie am Erdschias Dagh auf dem kleinasiatischen Binnenhochlande bereits bei 3500 m liegt.

6) Die Zahl der armenischen Binnenseen war zur wasserreicheren Eiszeit viel größer. Seitdem sind jedoch infolge der allmählichen Abnahme der Luftfeuchtigkeit die meisten von ihnen ausgetrocknet.

7) Nach den Funden *A. Philippsons* und *J. Cvijićs* war auch die niederschlagsreichere Nordseite des Mysischen Olymps bei Brussa zur Eiszeit in geringem Maße vergletschert. Da *H. Grothe* auf den höchsten Erhebungen des Bulghar Dagh Moränenschutt, Kare und Rundhöcker entdeckte, so ist auch für Südost-Anatolien das Vorhandensein einer ehemaligen Vergletscherung nachgewiesen. *A. Penther*, Eine Reise in das Gebiet des Erdschias Dagh 1902. Abh. K. k. Geogr. Ges. Wien 6 (1905/7), Heft 1. — *A. Philippson*, Ein Gletscher am Erdschias Dagh in Kleinasien. Ztschr. f. Gletscherkunde 1 (1906/7), S. 66—68. — *J. Cvijić*, Beobachtungen über die Eiszeit auf der Balkanhalbinsel, in den Südkarpathen und auf dem Mysischen Olymp. Ebd. 3 (1908), S. 28—35. — *H. Grothe*, Meine Reise durch Vorderasien. Der Orient Heft 6 (Halle 1908), S. 4—6.

8) Diese Begünstigungen kommen vornehmlich den Grenz- und Uebergangsgebieten zu den umgebenden peripherischen Landschaften zugute, weshalb dem Innenabfall der Randgebirge zahlreiche, zum Teil beträchtliche Mittelstädte folgen, z. B. Eskischehir, Kjutahja, Afiun Karahissar, Konia (120 000 E.), Kaisarije (72 000 E.), Siwas (78 000 E.), Tokad, Amasia, Angora.

9) Auf seinem einschließlich der kleineren Krümmungen 1100 km langen Laufe durchschneidet er ein Steinsalzlager in rotem Mergelton. Von letzterem erhält sein Wasser die rote Farbe, daher der türkische Name Kisil Irmak = Roter

Fluß. Das erstere hat seinen salzigen Geschmack und die griechisch-armenische Bezeichnung Halys = Salzfluß veranlaßt.

10) *Th. Arldt*, Die Flüsse Kleinasiens und ihre Geschichte. Aus der Natur 1917, S. 81—85.

11) *A. Philippson*, Das Vulkangebiet von Kula in Lydien, die Katakekaumene der Alten. Geogr. Mitteilungen 59 II (1913), S. 237—241.

12) Immerhin ist auch in Smyrna gelegentlich ein absolutes Minimum der Wintertemperatur bis zu — 9,1° C beobachtet worden.

13) Von Smyrna führen Schienenwege in die Baumwoll-, Südfrucht-, Getreide-, Viehzucht-, Bergwerks- und Industriebezirke der Täler des Mäander (Hauptort Aidin), Kaikos, Hermos und Kayster. Die Bahnen dringen also nicht bloß geradeswegs ins Innere vor, wo die Hauptlinie bei Afiun Karahissar in die Anatolische Bahn einmündet, sondern sie verlaufen auch parallel der Küste und ziehen dadurch deren Hinterland in solchem Maße an sich, daß alle hier gelegenen Ankerplätze zur Bedeutungslosigkeit kleiner örtlicher Häfen herabgedrückt werden. Neben Smyrna haben in Kleinasien bloß noch Trapezunt für die Nordküste, Mersina und das bereits zu Syrien gehörige Iskenderun für die Südküste als wichtigste Ein- und Ausgangstore Bedeutung.

14) *A. Philippson*, Antike Stadtanlagen an der Westküste Kleinasiens. Bonner Jahrbücher d. V. v. Altertumsfreunden im Rheinlande Heft 123, 2 (Bonn 1916), S. 120—123. — *E. Deschamps*, Smyrne, la ville d'Homère. Bull. Soc. Géogr. Marseille 36 (1912), S. 151—179.

15) Besonders zur römischen Kaiserzeit und unter der kräftigen Herrschaft der Seldschuken-Kaiser erfreute sich Kleinasien einer Vielzahl von Brücken und gepflasterten Fahrstraßen.

16) Im Welthandel spielen die kleinasiatischen Rosinen die wichtigste Rolle, weil sie in Farbe, Zuckergehalt und Feinheit der Schale unerreicht sind. Die Rosinengewinnung, wie sie in ausgedehntem Maße im Kaikos-, Hermos-, Kayster- und Mäandertale, vor allem aber auf der Erythräischen Halbinsel westlich von Smyrna betrieben wird, verlangt Lufttrockenheit zur Vegetationszeit und unbedingt während der Ernte und des Trocknens. Der erste Ausfuhrhafen für Rosinen ist Smyrna. *G. K. Skinas*, Die kleinasiatischen Rosinen. Dissertation, Bonn 1912.

17) Teils gewinnt man Eßfrüchte, teils Hordas oder Fabrikware, die den Rohstoff für Feigenkaffee und Kaffee-Ersatz liefern.

18) *S.*, Der anatolische Wald. Export 1905, S. 726—728.

19) *C. Schmeisser*, Bodenschätze und Bergbau in Kleinasien. Ztschr. f. prakt. Geologie 14 (1906), S. 186—196. — *F. Frech*, Mineralvorkommnisse Anatoliens. Glückauf 51 (1915), Nr. 16—19.

20) *A. Reinhardt*, Ueber Meerschaum und Meerschaumfundstätten bei Eskischehir in Kleinasien. Geogr. Mitteilungen 57 II (1911), S. 251—255.

21) *B. Simmersbach*, Das Steinkohlenbecken von Heraclea in Kleinasien. Asien 3 (1903/4), S. 148—151. — Ders. in Zeitschr. f. prakt. Geologie 11 (1903), S. 169—192. — Ders. in: Der Bergbau. Gelsenkirchen 17 (1904), Nr. 52, S. 9—12.

22) Frankreich sicherte sich solche Konzessionen in Nordwest-Kleinasien, Rußland im nordöstlichen, Italien im südwestlichen Kleinasien und England in Südwest-Anatolien, Mesopotamien und Arabien.

23) Die 1908 begonnenen und der Anatolischen Eisenbahngesellschaft über-

tragenen Arbeiten wurden nach den Plänen der holländischen Wasserbau-Ingenieure Gebrüder Waldorp und des italienischen Ingenieurs Caprioglio in 5½jähriger Bauzeit von der Firma Philipp Holzmann u. Co. in Frankfurt a. M. ausgeführt. Die erforderliche Wassermenge, jährlich 200 Millionen cbm, liefert der See Bei Schehir, der durch ein Stauwerk abgeschlossen und durch einen 200 km langen, meist bereits vorhandenen Flüssen folgenden Kanal mit dem zu bewässernden Gebiete verbunden wurde. Dort wird das Wasser aus der Hauptleitung durch Hunderte von Verteilungskanälen über die Felder geführt. Auf diese Weise werden jetzt 51 000 ha fruchtbaren Getreidebodens gespeist, und man rechnet nicht bloß auf eine Verzehnfachung, sondern vor allem auch auf eine viel größere Stetigkeit der Getreideernte, die bisher wegen der Unsicherheit des Regenfalles viel ungewisser war. Ob der Anbau von Baumwolle möglich sein wird, muß die Zukunft lehren. Auch die im Laufe der Zeit versumpfte und von einem seichten See erfüllte Wanne von Karawiran zwischen der Ebene von Konia und dem See Bei Schehir soll trocken gelegt und dann durch Einbeziehung in das vom Bei Schehir-See gespeiste Kanalnetz in Getreideland verwandelt werden. *A. Theodoli*, Alcuni cenni sull' irrigazione della pianura di Conia. Bull. Soc. Geogr. Ital. Roma 1909, S. 123—128. — *F. W. Kraft*, Die Bewässerungsarbeiten in der Ebene von Konia. Weltverkehr und Weltwirtschaft 3 (1913/14), S. 346—347; Export 1913, S. 660—661. — *C. A. Schaefer*, Westanatolische Baumwolle. Weltwirtschaft 7 (1917), S. 7—8.

6.

1) Nur in zwei Talweitungen birgt der obere Frat wichtige Siedlungen, Erserum und Ersinghian.

2) In geschichtlicher Zeit bestanden in Mesopotamien nach- und nebeneinander die Reiche Babylonien im Süden und Assyrien im Norden, die schließlich in persische Hand fielen. Darauf bemächtigten sich des Zwischenstromlandes Alexander der Große, die Römer, die Sassaniden, die Araber, die Mongolen, wiederum die Perser und schließlich die Türken.

3) Als Zeugen der einstigen dichten Besiedlung sind die über ganz Mesopotamien zahllos zerstreuten Hügel (Tells) anzusehen. Meist liegen unter ihnen die Trümmer der alten Städte begraben, oder es sind künstlich aufgeschüttete Spähhügel, die das Herannahen feindlicher Heere oder sonstige Nachrichten durch Rauch- und Schallsignale binnen kürzester Zeit über weite Räume bekannt geben konnten.

4) Die mittleren jährlichen Niederschlagsmengen Mesopotamiens liegen zwischen 100 und 500 mm. Bagdad muß mit einer Jahressumme von nur 227 mm vorlieb nehmen, die bloß an sieben Tagen und zwar ausschließlich im Winterhalbjahr vom November bis zum April in Form kurzer, heftiger Güsse niedergehen. Durch seine kontinentale Lage inmitten der Landmassen und wegen der durch keine Wolkenbildung gehemmten Sonnenstrahlung gehört das wolken- und niederschlagsarme Mesopotamien mit zu den heißesten Ländern der Erde. Hier sind Schattentemperaturen bis zu + 50° C gemessen worden, während der von der Sonne bestrahlte Boden sich zu weit höheren Beträgen erhitzt. *Schläfli* schildert anschaulich die Wirkungen dieser furchtbaren Hitze auf die Lebensweise der Bevölkerung und auf das Aufhören jeglichen Verkehres während der heißen Tagesstunden. Dabei ist die schwüle, feuchtheiße Tropenluft am Persischen Golf noch

viel unangenehmer als die trockene Hitze des Binnenlandes. In Mosul beträgt die mittlere Temperatur des wärmsten Monates, des Juli, 34° C. Dagegen geht sie im kältesten Monat, dem Januar, bis auf + 7° C herab. Fröste bis — 6° C kommen hier alljährlich vor und sind selbst in Babylonien nicht selten. Fast jeden Winter stellen sich auch Schnee, Eis und Reif im nördlichen Mesopotamien ein. Im Ganzen muß also das Klima des Zwischenstromlandes als sehr extrem bezeichnet werden, weil der Einfluß des Persischen Golfes zu gering ist, um ausgleichend zu wirken.

Dem Klima entspricht das Pflanzenkleid, d. h. etwa 9/10 Mesopotamiens sind Steppen, die bloß für einige Monate als Weideland benutzt werden können, die ganze übrige Zeit des Jahres aber verdorrt sind.

5) Diese Stromänderungen sind die Folge davon, daß die Flüsse nur wenige Meter tief in die Ebene eingeschnitten sind und daß ihr Bett wegen der gewaltigen Schlamm- und Geröllführung oft höher liegt als die Umgebung. Durch ausgedehnte Laufverlegungen kann der früher von einem Flusse durchströmte Landstrich veröden, weil ihm nunmehr das Wasser entzogen ist. Mit den Stromverlegungen wandern also auch die Kulturen und Siedlungen. So fließt der Euphrat seit Jahren nicht mehr an Hilleh vorbei, sondern 20—25 km weiter westlich, wodurch die Uferlandschaften der Verödung anheimfielen, die auf das Wasser des nunmehr versandeten Hilleh-Armes angewiesen waren. Am Hilleh-Arm ist darum 1913 der erste der von den *Willcocks*schen Bewässerungsplänen (vgl. S. 77) vorgesehenen Staudämme bei Hindieh fertiggestellt worden, um den Euphrat wieder in sein altes Bett zu leiten und seine Umgebung, in der auch die einstige Riesenstadt Babel lag, zu neuem Leben zu erwecken.

6) Da im Laufe der Jahrtausende immer wieder neue Völker nach Mesopotamien kamen, so ist dort eine bunte ethnische Durchmischung entstanden. Die gegenwärtigen Bewohner sind in der Hauptsache arabischer Herkunft oder arabisiert, d. h. Arabisch als Muttersprache redend, und mohammedanischer Religion. In der Steppe hausen nomadische, räuberische Beduinen mit großen Herden von Kamelen, Pferden und Schafen. An den Flüssen liegen die elenden Lehm- und Schilfhüttensiedlungen der seßhaften Ackerbauer. In Ober-Mesopotamien machen die Kurden und ihre Stammesverwandten, die Luren, einen nicht unerheblichen Bestandteil der Bevölkerung aus. Die Stadtbewohner, die Handel und Gewerbe treiben, sind ein buntes Gemisch aus Arabern, Syrern, Armeniern und Juden. Zu ihnen kommen in den Handelsorten und in den schiitischen Wallfahrtsorten auch ansehnliche Minderheiten von Indern und Persern. Die Türken, das politisch herrschende Volk, sind meist nur als Beamte und Soldaten vertreten.

7) So hatte König Nebukadnezar bei Babylon ein riesiges Sammelbecken von 80 km Umfang und 10 m Tiefe errichten lassen, vergleichbar dem zu gleichem Zwecke eingedämmten Mörissee in der heutigen Landschaft Fayum in Unter-Aegypten.

8) Bei seinen Geländeaufnahmen stellte *Willcocks* auch eine bisher unbekannte Depression fest. Sie liegt etwa 110 km westnordwestlich von Bagdad und senkt sich etwa 5 m unter den Meeresspiegel, birgt aber an ihrem Grunde einen Salzsee von vorläufig noch unermittelter Tiefe. Ztschr. Ges. f. Erdk. Berlin 1913, S. 641.

9) Bodenbeschaffenheit und Klima Babyloniens entsprechen ungefähr denjenigen Unter-Aegyptens, das zurzeit die beste Baumwolle der Erde erzeugt. In

Ober-Mesopotamien ist der Baumwollbau auf enger umgrenzte Striche beschränkt, liefert aber ebenfalls ein gutes Produkt.

10) Paradies, Sintflut und die Wiederbewässerung von Mesopotamien. Globus 97 (1910), S. 123—125. — *W. Willcocks*, Mesopotamia: past, present and future. Geogr. Journ. 35 (1910), S. 1—18. — *W. Willcocks*, The restoration of the ancient irrigation works on the Tigris, or the recreation of Chaldea. Kairo 1903. Uebersetzt von *Ed. Hahn*. Tropenpflanzer 9 (1905), S. 59—83. — *W. Kurz*, Beurteilung der Aussichten auf eine Wiederbelebung der Kultur der Euphrat- und Tigrisniederung. Dtsch. Geogr. Blätter 31 (1908), S. 147—179. — *K. C. Christiansen*, Die künstliche Bewässerung Babyloniens. Geogr. Zeitschrift 16 (1910), S. 496—506. — *R. Tholens*, Die Aussichten der Wiederbewässerung Mesopotamiens. Weltverkehr und Weltwirtschaft 2 (1912/13), S. 72—74. — *R. Tholens*, Die Wasserwirtschaft in Babylonien in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Ztschr. Ges. f. Erdk. Berlin 1913, S. 329—347. — *R. Tholens*, Das erste Stauwerk in Babylonien. Weltverkehr und Weltwirtschaft 3 (1913/14), S. 421—422. — *H. Prinz*, Babyloniens Landwirtschaft einst und jetzt. Weltwirtschaftliches Archiv 8 (1916), Heft 1.

11) *H. Wagner*, Die Ueberschätzung der Anbaufläche Babyloniens und ihr Ursprung. Nachrichten der Ges. d. Wiss. zu Göttingen, Phil.-Hist. Klasse 1902, Heft 2; Asien 1 (1901/2), S. 101—105. — *H. Wagner*, Die Legende vom babylonischen Sawâd. Beilage Nr. 99 zur Münchener Allg. Zeitung vom 30. 4. 1902. — *Ed. Hahn*, Die Ueberschätzung der Anbaufläche Babyloniens. Dtsch. Kolonialzeitung 1902, S. 262—263.

12) *E. Aublé*, Bagdad, son chemin de fer, son importance, son avenir. Paris 1915.

13) Nach den Berechnungen von *Willcocks* ist die sekundliche Wasserführung beider Zwillingsströme beim Eintritt ins Tiefland zur Regenzeit 8—19 mal größer als zur Trockenzeit. Bei höchstem Wasserstande erreicht sie 4000—5500 cbm, bei Niederwasser nur 250—270 cbm in der Sekunde.

14) Der Außenhandel des Zwischenstromlandes richtet sich sehr stark nach Indien. Daher die vielen Hindu-Kaufleute, die sich im südlichen Mesopotamien bemerkbar machen, wie auch die Briten das ganze Mündungsland unmittelbar oder mittelbar beherrschen.

15) *J. Grassmann*, Die Schiffahrt auf Euphrat und Tigris. Weltverkehr und Weltwirtschaft 3 (1913/14), S. 169—173, 200. — *J. Grassmann*, Die Schiffahrt in Mesopotamien. Der neue Orient Heft 12 (Halle 1916).

16) Dagegen kann in Ober-Mesopotamien die Dattelpalme schon nicht mehr im Großen angepflanzt werden.

17) *v. Hoffmeister*, Die Bagdadbahn. Dtsch. Rundschau 1909, S. 321—332. — *E. Jäckh*, Die »neue« Bagdadbahn. Weltverkehr 1 (1911), S. 97—103. — *P. Rohrbach*, Die Bagdadbahn. 2. Auflage, Berlin 1911. — *P. Rohrbach*, Die wirtschaftliche und politische Bedeutung der Bagdadbahn. Export 1912, S. 41—42. — *F. Dubief*, Le chemin de fer de Bagdad. Revue Économique Internat. Bruxelles 9 (1912), S. 7—44. — *E. Banse*, Auf den Spuren der Bagdadbahn. Weimar 1913. — *E. Fitger*, Die Bagdadbahn und der Weltverkehr. Dtsch. Rundschau f. Geogr. 36 (1913/14), S. 393—398. — *K. Simon*, Die strategische Bedeutung der Bagdadbahn. Weltverkehr und Weltwirtschaft 1914, S. 418 fg. — *E. Huber*, Die Bagdadbahn. Dtsch. Kolonialzeitung 1915, S. 176—178, 194—195. — *C. Imhoff*-Pascha, Das

Eisenbahnnetz der Türkei vor dem Kriegsausbruche. Geogr. Mitteilungen 61 (1915), S. 264—266. — *R. Hennig*, Die deutschen Bahnbauten in der Türkei. Länder und Völker der Türkei Heft 12 (Leipzig 1915). — *R. Hennig*, Der verkehrsgeographische Wert des Suez- und Bagdadweges. Geogr. Zeitschrift 22 (1916), S. 649—656. — *R. Hennig*, Grundzüge einer militärischen Verkehrspolitik unter Berücksichtigung der Erfahrungen des Weltkrieges. Verkehrswissenschaftl. Abhdlgn. Heft 3 (Berlin 1917), S. 42—48, 88—89. — *H. Ch. Woods*, The Bagdad Railway and its tributaries. Geogr. Journal 50 (1917), S. 32—57. — *K. H. Müller*, Die wirtschaftliche Bedeutung der Bagdadbahn. Hamburg 1917.

18) 23 Jahre waren notwendig, um im Widerstreite mit Großbritannien und Rußland die Strecke Haidar Pascha-Konia-Bagdad (Gesamtlänge 2435 km) für das Deutsche Reich zu sichern. Die endgültige Entscheidung über das Schlußstück von Bagdad bis zum Persischen Golf ist, weil der Krieg den englisch-türkischen Vertrag beseitigt hat, bis heute noch nicht gefallen! Dafür haben die Briten in aller Stille eine zunächst für Heereszwecke bestimmte Bahn von Basra landeinwärts gebaut, die, nachdem Bagdad von ihnen besetzt worden ist, mittlerweile bis dorthin vorgeschoben sein dürfte. Damit wäre das viel umstrittene Endstück der Bagdadbahn fertiggestellt, wenngleich zunächst nur als rasch errichtete Militärbahn.

19) Der 1826 m lange Bilemediktunnel im Cilicischen Taurus wurde Ende 1914, der 5 km lange Bagtschetunnel im Amanusgebirge Mitte 1915 durchschlagen und im Laufe des folgenden Jahres dem Bahnverkehr übergeben. Die Durchbohrung des 3800 m langen Haupttunnels durch den Taurus erfolgte im November 1916. Vielleicht hat man inzwischen den vollständigen Ausbau der sehr schwierigen Strecke beendet, die vorläufig durch eine gute, auch für Kraftwagen benutzbare Fahrstraße ersetzt worden ist.

20) *Tholens*, Die Häfen von Alexandrette und Basra und ihre Bedeutung für Bagdad. Weltwirtschaft 4 (1914/15), S. 51—54.

21) Vor dem Kriege wertete der gesamte Außenhandel Mesopotamiens in Ein- und Ausfuhr nur etwa 60 Millionen Mark.

22) Die hauptsächlichsten Petroleumfundstellen Mesopotamiens liegen bei Nasrijeh und Hit am mittleren Euphrat, bei Gajara und Tekrit am mittleren Tigris und bei Kerkuk südlich des Großen Zab am Fuße des Zagrosgebirges. Obwohl sie erst in rohester Weise ausgenutzt werden und lediglich dem örtlichen Verbrauche dienen, kommen hier Oelmengen an die Erdoberfläche, die bisher in der Geschichte der Petroleumgeologie unbekannt waren. *C. Schmeisser*, Bodenschätze und Bergbau Kleinasiens. Ztschr. f. prakt. Geologie 14 (1906), S. 193—194. — *F. Frech*, Der Kriegsschauplatz in Armenien und Mesopotamien. Leipzig und Berlin 1916, S. 78—91. — Die Erdölgebiete Mesopotamiens. Mtlgn. K. k. Geogr. Ges. Wien 59 (1916), S. 121—123. — *H. Höfer*, Die Erdölvorkommen in Mesopotamien und Persien. Petroleum 1906, S. 781—786, 819—824.

7.

1) Die Grenze zwischen freier Wüste und türkischer Oberhoheit ist noch völlig unbestimmt und wird von der Pforte unter steten Kämpfen mit den freiheitsliebenden Beduinen allmählich immer weiter nach Osten und Süden in die Steppe und Wüste vorgeschoben.

2) Er ist der östliche der beiden schmalen Teilgräben, die als Golfe von Suez (250 km lang) und Akaba (150 km lang) die dreieckige Sinaihalbinsel um-

grenzen und die gabelförmigen Ausläufer der Nordspitze des Roten Meeres darstellen.

3) Nahezu die Hälfte der Salze besteht aus Chlormagnesia (10,3 %). Dann folgt mit 7,9 % das gewöhnliche Kochsalz oder Chlornatrium, an dritter Stelle das Chlorcalcium mit 3,7 % und schließlich das Chlorkalium mit 1,4 %. An Brom ist das Tote Meer ebenfalls verhältnismäßig reich. Am Ostufer des Toten Meeres und an verschiedenen Stellen des Jordantales sind ferner Solquellen und heiße Schwefelquellen vorhanden, deren Heilkraft schon im Altertum bekannt war und zur Anlage glänzender Luxusbäder führte.

4) *M. Blanckenhorn*, Entstehung und Geschichte des Toten Meeres. Ztschr. d. Dtsch. Palästinavereins 19 (1896), S. 1—59. Auch selbständig, Leipzig 1896. — *C. Diener*, Die Katastrophe von Sodom und Gomorrha im Lichte geologischer Forschung. Mtlgn. K. k. Geogr. Ges. Wien 40 (1897), S. 1—22.

5) Die der Sage nach von Salomo inmitten der Wüste zwischen Anti-Libanon und Euphrat gegründete Stadt Palmyra oder Tadmor war bis in spätrömische Zeit hinein die Trägerin des syrischen Ueberlandverkehrs und wurde, wie großartige Ruinen beweisen, von der kunstsinnigen Königin Zenobia mit prächtigen Bauwerken geschmückt. Seit langem ist es bloß noch eine Trümmerstätte, in der sich das ärmliche Dörfchen Tudmur eingenistet hat.

6) *C. Diener*, Libanon. Grundlinien der physischen Geographie und Geologie von Mittelsyrien. Wien 1887. — *C. Zimmermann*, El Bekaa, die Hochtalebene zwischen Libanon und Antilibanon. Beiträge zur Kenntnis des Orients 15 (1915), S. 1—20. Auch selbständig als Münchener Dissertation 1915 (63 Seiten).

7) Nach Rom und Alexandria war es einst die drittgrößte Stadt des Römischen Reiches.

8) Als Zufluchtsstätte verfolgter Völkersplitter und religiöser Sekten birgt der Libanon zwei interessante Bergstämme unsicheren, vielleicht vorsemitischen Ursprungs, die christlichen Maroniten und die mohammedanischen Drusen (vgl. S. 225, 226).

9) Als höchste Erhebung des Libanon und ganz Syriens wird gewöhnlich der Dahr el Kodib mit 3070 m genannt. Doch gibt *W. Sievers* (Allgemeine Länderkunde. Kleine Ausgabe Bd. 2 [1907], S. 149) als höchste Spitze den Kornet es Sauda mit 3360 m an, während *D. Trietsch* (Levante-Handbuch, 3. Auflage 1914, S. 191) der höchsten Zinne des Gebirges 3212 m Meereshöhe zuschreibt.

10) Viel umfangreicher sind heute die Zedernwaldungen des Taurus. Der Anti-Libanon trägt keine Zedern.

11) Da der Libanon klimatisch alle vier Jahreszeiten zusammenfaßt, so sagt von ihm mit Recht ein blumenreiches arabisches Sprichwort: Auf seinem Haupte trägt der Libanon den eisigen Winter, auf seinen Schultern den Frühling, im Schoße seiner Täler ruht der reiche Herbst, und zu seinen Füßen schlummert im Schatten der Palmen und vom Meere umrauscht der Sommer.

12) Zwei Linien, die Libanonbahn Beirut-Damaskus und die durch das Haurangebiet und das Jordantal führende Strecke nach Haifa, verbinden Damaskus mit dem Mittelmeer. Nordwärts zieht die in der Bekaa abzweigende Linie nach Aleppo, die in Homs eine Zweigbahn zum Hafen Tarabulus entsendet, und nach Süden hin nimmt in Damaskus die große syrisch-arabische Pilgerbahn, die Hedschasbahn, ihren Anfang.

13) *R. Hartmann*, Damaskus. Globus 97 (1910), S. 303—305. — *A. Forder*, Damascus, the pearl of the desert. National Geogr. Magazine, Washington 22

(1911), S. 62—82. — *M. Holzmann*, Syrische Städtebilder (Beirut, Damaskus, Aleppo). Dtsch. Rundschau f. Geogr. 33 (1910/11), S. 17—22, 145—153, 353—359.

14) Die Küste Phöniziens hat ihren Namen von der Dattelpalme (Phoenix) erhalten, falls diese alte griechische Bezeichnung nicht mit dem Worte Punier zusammenhängt.

15) Akka war als Akkon der Hauptlandeplatz der Kreuzfahrer und das letzte christliche Bollwerk im Morgenlande.

16) Unter Honig ist wohl nicht Bienenhonig, sondern Traubenhonig, Traubensaft und ganz allgemein Fruchtsaft zu verstehen, so daß der biblische Ausdruck besagen wollte, daß Palästina ein für Viehzucht, Wein- und Obstbau geeignetes Land sei (*de Jonge*).

17) Z. B. die Schmerzensstraße, der Oelberg, der Flecken Bethanien, der Garten Gethsemane und die Grabeskirche. Das herrlichste Bauwerk der Stadt ist die Omarmoschee, der zweitheiligste Punkt der Mohammedaner, weil von hier aus Mohammed zum Himmel gefahren sein soll.

18) Die Syrische Wüste, die indes zum größeren Teile eine — allerdings nur kümmerliche, außerordentlich oasen- und menschenarme — Steppe ist, nimmt das gesamte Hinterland bis zum Euphrat ein und bildet eine natürliche Grenz- und Trennungsfläche gegen Mesopotamien. Sie ist eine weithin wasser- und pflanzenlose Kalk- und Sandsteintafel, die von höheren Rücken und langgestreckten Wadis (Wadi Sirhan) durchzogen wird. Die Handelszüge meiden die verkehrsfeindliche Einöde, die bisher alle Versuche der Türkei zur Züchtigung und Unterwerfung der nomadisch umherschweifenden, räuberischen Wüstenbewohner vereitelt hat und durch die heute kein einziger, seiner ganzen Länge nach benutzter Karawanenpfad hindurchführt. Auch südlich des Toten Meeres verliert sich das Kulturland rasch in Steppen und Wüsten, die teils in die Wüsten der Sinaihalbinsel, teils in diejenigen Arabiens übergehen.

19) *G. Rindfleisch*, Die Landschaft Hauran in römischer Zeit und in der Gegenwart. Ztschr. d. Dtsch. Palästinavereins 21 (1898), S. 1—46. — *M. Frh. v. Oppenheim*, Vom Mittelmeer zum Persischen Golf. Bd. I (Berlin 1899), S. 87—108: Der Hauran und seine Bauten.

20) Die vom Oktober bis in den November anhaltenden Frühregen locken das Korn aus der Erde. Die über den März oder bis in den April andauernden Spätregen bringen die Aehren zum Schwellen.

21) *H. Auhagen* ist allerdings der Ansicht, daß — abgesehen von der Fortspülung großer Mengen fruchtbarer Ackererde — die wirtschaftlichen Bedingungen Syriens heute noch dieselben sind wie im Altertum und daß erfolgreicher Anbau im Wesentlichen ohne künstliche Bewässerung getrieben werden kann. Denn bis tief in den heißen Sommer hinein hält der Boden genügend Feuchtigkeit fest, falls die Verdunstung des aus der Tiefe kapillar aufsteigenden Wassers durch Auflockerung der oberen Bodenschichten auf einen geringfügigen Betrag herabgemindert wird. Unterbleibt die dem Trockenfarmen (Dry farming) im amerikanischen Westen entsprechende Auflockerung, wird also die aufsteigende Kapillarität nicht unterbrochen, so trocknet der Boden bis zum Grundwasserspiegel völlig aus und bewirkt den trostlosen Anblick vieler nicht unter den Pflug genommener Landstriche. *H. Auhagen*, Beiträge zur Kenntnis der Landesnatur und Landwirtschaft Syriens. Berichte über Land- und Forstwirtschaft im Auslande Nr. 16 (Berlin 1907).

22) Bemerkenswert sind außer den ausgezeichneten Asphaltmassen des Toten

Meeres und des Jordantales nur die hochprozentigen Phosphate von Es Salt östlich von Jerusalem. Der Wert des Lagers wird auf 7½ Millionen Mark geschätzt. Im übrigen ist Syriens mineralische Erzeugung sehr gering.

23) Der Weinbau Palästinas war im Altertum hoch entwickelt. Unter der türkischen Herrschaft ist er jedoch bis auf kleine Reste zugrunde gegangen und nimmt erst jetzt wieder einen starken Aufschwung.

24) Neuerdings hat auch der Zuzug der ostjüdischen Einwanderer und die Unterstützung, die jüdische Kreise ihren armen Stammesgenossen in Palästina zukommen lassen, beträchtliche Geldmittel aus dem Auslande dorthin gebracht.

25) In einem interessanten Buche »La vérité sur la question syrienne« (Leipzig und Berlin 1916) hat Dschemal Pascha, türkischer Marineminister und Oberstkommandierender der in Syrien stehenden 4. Armee, gestützt auf Urkunden, nachgewiesen, wie groß die Umtriebe Englands und Frankreichs und der von ihnen gegründeten arabischen Klubs in Syrien waren. Diese Bestrebungen hatten auch hier die Schwächung und Zertrümmerung der Türkei zum Ziel, indem das Land aus dem Staatsverband herausgerissen werden und teils unter britische, teils unter französische Herrschaft kommen sollte.

26) Rechnet man dazu das von amerikanischen, deutschen und jüdischen Kreisen gepflegte Unterrichtswesen, so gibt es in Syrien und Palästina viele hunderte fremder Bildungsanstalten, Bibliotheken, arabisch gedruckter Zeitungen, Waisen- und Krankenhäuser, Kindergärten und Hospize und andrer Wohlfahrtseinrichtungen.

27) Ihre uralte, viel umkämpfte Hauptstadt Ghaza an der Südwestecke Palästinas ist noch heute ein Hauptmarkt für die Beduinen des Südens. Durch ihre wichtige Schlüsselstellung zwischen Palästina, der Sinaihalbinsel und Aegypten ist sie auch im Weltkriege wiederholt als Schlachtplatz genannt worden, zumal über sie der nächste und beste, weil kürzeste und einigermaßen mit Brunnen ausgestattete Weg längs des Meeres nach und von Aegypten führt. Einst ein Küstenort, liegt Ghaza jetzt infolge der fortgeschrittenen Verlandung 5 km landeinwärts und zeigt wegen der nahen Grenze schon mancherlei Anklänge an Aegypten.

8.

1) Doch ist die Behauptung unzutreffend, daß in geschichtlicher Zeit eine zunehmende Austrocknung des früher wasserreicheren Arabiens stattgefunden und namentlich die mittelalterlichen Massenauswanderungen und Eroberungszüge der Araber veranlaßt habe. Vielmehr ist das Klima in seinen Hauptzügen unverändert geblieben, und an dem Rückgange der Kultur und der wirtschaftlichen Erträge sind, wie überall im Orient, die Menschen und nicht klimatische Verschlechterungen schuld. *A. Musil*, Die Hypothese der Austrocknung Arabiens und ihre Folgen. Geogr. Mitteilungen 60 I (1914), S. 332—333.

2) Die Landschaft El Hasa an der Nordostküste Arabiens ist 1913 den Türken entglitten und ganz unter britischen Einfluß gekommen. Allerdings waren hier die türkischen Eigentumsansprüche erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts fester begründet worden und beschränkten sich stets bloß auf die Besetzung einiger Städte. Dieser Landschaft gehört auch der neuerdings oft genannte Küstenplatz Kuweit an, der eine zeitlang als Endpunkt der Bagdadbahn in Aussicht genommen war.

3) Die Zunahme ist durch die Hedschasbahn bewirkt worden. Von den 281 000 Pilgern, die 1907 Mekka besuchten, waren 113 000 türkische Untertanen.

40 000 kamen aus Indien, je 17 000 aus Nordafrika und Rußland, 16 000 aus Persien, 13 000 aus dem Sudan und 12 000 aus Zentralasien. Die übrigbleibenden 53 000 verteilten sich auf eine Reihe anderer Völker und Länder bis nach China und Australien. Eine Statistik der Mekkapilger. Dtsch. Rundschau f. Geogr. 34 (1911/12), S. 346.

4) Diese Deutung wird allerdings bestritten. Ursprünglich hieß Jemen »das Land zur Rechten, woraus die Alten in einigem Irrtum Arabia Felix, das Land der Anmut und des Gedeihens, machten, da Rechts gleichzeitig auch Glücklich bedeuten kann.« *E. Banse*, Die Türkei. 2. Auflage, Braunschweig 1916, S. 399.

5) *H. Wichmann*, Die Mekkabahn. Geogr. Anzeiger 3 (1902), S. 97—99. — *J. v. S.*, Die Hedjazeisenbahn. Mitteilungen K. k. Geogr. Ges. Wien 47 (1904), S. 47—55. — *E. Mygind*, Syrien und die türkische Mekkapilgerbahn. Angewandte Geographie II, 2 (Halle 1906). — *Auler* Pascha, Die Hedschasbahn. Geogr. Mitteilungen Ergänzungshefte 154 (1906) und 161 (1908). Vgl. *v. Kleist* in Geogr. Zeitschrift 13 (1907), S. 153—158. — *M. Blanckenhorn*, Die Hedschazbahn auf Grund eigener Reisestudien. Ztschr. Ges. f. Erdk. Berlin 1907, S. 218—245, 288—320. — *M. Blanckenhorn*, Die Hedschazbahn. Geogr. Zeitschrift 18 (1912), S. 15—29. — *Ch. E. Bonin*, Le chemin de fer du Hedjaz. Annales de Géographie 18 (1909), S. 416—432. — *M. Hartmann*, Die Mekkabahn, ihre Aussichten und ihre Bedeutung für den Islam. Asien 11 (1911/12), S. 148—150, 163—167. — *R. Hennig*, Die deutschen Bahnbauten in der Türkei. Länder und Völker der Türkei Heft 12 (Leipzig 1915). — Die Hedschasbahn. Archiv für Eisenbahnwesen 1916, S. 289—315.

6) *v. Kleist*, Die Hedschasbahn. Geogr. Zeitschrift 13 (1907), S. 154.

9.

1) Umgekehrt verhüllt in der kühl-gemäßigten Zone und im feucht-warmen innern Tropengürtel eine fast ununterbrochene Decke von Verwitterungserde ausgleichend den felsigen Untergrund und ruft dadurch die sanften Oberflächenformen, die reiche Pflanzenbedeckung und die weithin zusammenhängenden Anbauflächen dieser Klimagebiete hervor.

2) Durch häufige Bodenversalzung wird das ohnehin nicht reichlich vorhandene Kulturland noch mehr eingeengt. Da weite Trockenräume aus orographischen und klimatischen Gründen abflußlos sind, so sickert das Wasser in den lockeren Untergrund ein und läßt beim Verdunsten seinen Salzgehalt zurück, der sich in den tieferen Bodenschichten immer mehr anhäuft, wenn er nicht durch kräftige Regen, durch Grundwasser oder künstliche Berieselung fortgeführt wird. Auf salzdurchtränktem Boden finden bloß noch dürftige Salzpflanzen die Möglichkeit des Gedeihens, bis bei fortschreitender Salzanreicherung alle Vegetation aufhört und die trostlos öde Salzwüste entsteht. Ferner kann die Versalzung und damit die Vernichtung des Ackerbodens durch unrichtige Bewirtschaftungsmethoden verursacht werden, vor denen sich auch die europäische Landwirtschaft und Technik hüten muß. Der Boden darf nämlich nicht zu tief gepflügt werden, weil sonst das in den tieferen Lagen enthaltene Salz an die Oberfläche kommt oder durch den nächsten Regen emporgezogen wird. Die sehr flache Pflügung der Eingeborenen, die oft bloß in einer Aufritzung der obersten Bodenschichten besteht, ist daher nicht ausschließlich durch die Benutzung unvollkommener Ackergeräte bedingt, sondern geht auch auf bewußte Absicht zurück. Ungeeignete Berieselung kann ebenfalls zur Versalzung führen, wenn man das Zuleitungswasser zu lange auf den Feldern

stehen läßt. Vielmehr muß stets eine Durchspülung der Ackerkrume stattfinden, weil sonst die Bodensalze aufgelöst und in der eben geschilderten Weise an die Oberfläche gebracht werden. *A. Philippson*, Das Türkische Reich S. 49—51.

3) *E. Banse*, Die geographische Bedeutung der Araber. Globus 98 (1910), S. 316—319.

4) Namentlich die Bagdad- und Hedschasbahn werden wertvolle Hilfsmittel für die planmäßige Befriedung der unbotmäßigen Beduinen werden.

5) In den tieferen Lagen Kastanien, Walnußbäume und Platanen, höher hinauf Eichen, Buchen, Ulmen und Birken, zu oberst Kiefern und Tannen.

10.

1) Sie verteilen sich folgendermaßen:

Gebiet	Fläche in qkm	Volkszahl nach *Philippson*	Volksdichte	Volkszahl nach *Krause*	Volksdichte
Europ. Türkei	28 000	1,9 Mill.	67	1,9 Mill.	67
Asiat. Türkei	1 772 000	19,3 Mill.	10,9	24,5 Mill.	13,8
Insgesamt	1 800 000	21,2 Mill.	11,8	26,4 Mill.	14,7

Nach dem Gothaischen Hofkalender hat die Türkei nur 19 Millionen Einwohner, von denen 1,3 Millionen auf Europa kommen. Vergleichsweise sei erwähnt, daß die Volksdichte Norwegens 7, Schwedens 11, Rußlands 20, ganz Europas 40 und der mäßig bevölkerten nordöstlichen Provinzen Preußens 50 Menschen auf 1 qkm beträgt.

2) *D. Trietsch*, Levante-Handbuch. 3. Auflage, Berlin 1914, S. 166. Wegen der Mangelhaftigkeit der Schätzungen sind die Zahlen unsicher und gehen für die einzelnen Städte zum Teil weit auseinander.

3) Dementsprechend ist außer dem Französischen, der gegenwärtig wichtigsten Fremdsprache im Orient, und dem Arabischen das Griechische (vornehmlich in den Küstenplätzen) die hauptsächlichste Handelssprache der Levante. Seit dem Mittelalter war bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts das mit vielen Fremdworten durchsetzte Italienisch als Lingua franca durch die Macht der geschichtlichen Entwicklung die führende Geschäftssprache und die im Orient meistverbreitete europäische Sprache und spielt in den Handels- und Hafenplätzen der Levante zum Teil noch heute eine nicht unbedeutende Rolle. Das Französische fand erst seit dem Krimkriege stärkeren Eingang, hat dann aber auf Kosten des Italienischen immer größere Ausdehnung gewonnen. Auch in der türkischen Sprache sind neben arabischen und persischen Lehnworten fast sämtliche Fremdwörter französischen Ursprungs. Bei der Einbürgerung ihrer Sprache und Kultur im Orient sind die Franzosen mit einem Geschick und einer Zähigkeit vorgegangen, die man nur bewundern kann. Nachdem sie den Hof und die maßgebenden Kreise von der Notwendigkeit der Verbreitung französischen Wesens in der Türkei überzeugt hatten, gründeten sie in allen größeren Städten Schulen und Zeitungen, die von den Eingeborenen aller Rassen und Religionen eifrig benutzt wurden und sich immer mehr zu wirksamen Förderern französischer Sitte und Denkart entwickelten. So ist das Französische das herrschende Verständigungsmittel in den gebildeten Kreisen geworden, die heute in der Hauptsache französisch denken und fühlen. Das Türkische hat seine bevorzugte Stellung als amtliche Staats- und Heeressprache, und die leitenden Kreise sind eifrig bemüht, es auch zur Sprache des Wirtschaftslebens zu machen.

4) Ob durch Umsiedlung und Zusammenlegung der widerstrebenden Volkselemente ein Wandel zum Besseren geschaffen werden kann, bleibt abzuwarten. Natürlich müssen derartige Verschiebungen ohne Gewalt und ohne Rechtsbeugungen erfolgen, so daß ihre Durchführung nicht leicht sein dürfte.

5) Ein interessantes Völkerbruchstück sind die im nordöstlichen Küstenlande Kleinasiens zwischen Trapezunt und Batum wohnenden Lasen. Sie gehören sprachlich zu den Kaukasusvölkern und sind teils Christen geblieben, teils Mohammedaner geworden.

6) Als die Russen den Kaukasus eroberten, verließen dessen mohammedanische Bewohner, gewöhnlich als Tscherkessen bezeichnet, massenweise das heimatliche Gebirge und wurden von der Pforte, die sich der heimatlosen Religionsgenossen annahm, als Militärkolonien zur Ueberwachung unruhiger Völker über das ganze Reich verteilt oder als Gendarmen angestellt. Sie haben sich nicht mit der übrigen Bevölkerung vermischt und auch an ihrer für die neue Heimat unzweckmäßigen Nationaltracht festgehalten. Den Anatoliern sind sie geistig und kulturlich überlegen und müssen als ein tüchtiger, durch Viehzucht und Pferdehandel wohlhabend gewordener Volksbestandteil gelten, dessen Siedlungen mit ihren gut gebauten, sauber gehaltenen Häusern angenehm auffallen. Andrerseits machen freilich die Tscherkessen durch ihre räuberischen Gelüste und ihre Unbotmäßigkeit den Umwohnern und der Türkischen Regierung mancherlei zu schaffen.

7) *P. R. Krause*, Die Türkei S. 83.

8) Die Maroniten bewohnen das Libanongebiet und behaupteten über 50 Jahre hindurch eine gewisse politische Selbständigkeit. Blutige Gemetzel mit ihren Erbfeinden, den gleichfalls im Libanon ansässigen Drusen (vgl. Anm. 21), führten nämlich 1860 zur Einmischung Frankreichs und zur Errichtung der autonomen, einem christlichen Gouverneur unterstellten Provinz Libanon. Erst der Ausbruch des Weltkrieges hat diese staatsrechtliche Sonderstellung beseitigt und dem französischen Einflusse Einhalt getan, unter den die Maroniten ganz und gar geraten waren. Die Maroniten besitzen ihre eigene kirchliche Verfassung, erkennen aber schon lange die kirchliche Oberhoheit des Papstes an.

9) In den Häusern der Konstantinopeler Türken wird meist auch griechisch gesprochen, weil die Dienstboten vorwiegend aus Griechen bestehen. *H. Grothe*, Die asiatische Türkei und die deutschen Interessen S. 24.

10) Nachkommen vornehmer byzantinischer Familien, denen nach der Eroberung Konstantinopels seitens der Türken das Hafenviertel Fanar als Wohnsitz angewiesen wurde.

11) Trotz sehr starker Abweichungen in den Einzelangaben dürfte die Gesamtzahl der Armenier in der Türkei ($1\frac{1}{2}$—$2\frac{3}{4}$ Millionen), in Rußland (1—$1\frac{1}{2}$ Millionen) und Persien (100—150 000, nach andern $\frac{1}{2}$ Million) selbst mit Einschluß der über die ganze Welt zerstreuten Volksgenossen 3—$5\frac{1}{2}$ Millionen Köpfe nicht überschreiten.

12) *F. Frech*, Der Kriegsschauplatz in Armenien und Mesopotamien. Leipzig 1916, S. 27. Dazu die Besprechung von *H. Fischer*, Geogr. Mitteilungen 63 (1917), S. 223.

13) »Das Armeniertum ist eine staatliche und völkische Ruine aus ältester Zeit«, sagt *F. C. Endres*, Die Türkei S. 157.

14) Zu den eigenen Bildungsanstalten kommen Hunderte von höheren und niederen Schulen, die von der protestantischen und katholischen Missionstätigkeit

Englands, Frankreichs und der Vereinigten Staaten, daneben auch von deutscher Seite unterhalten werden. Selbst kritische Beurteiler zollen der segensreichen Arbeit der seit 1819 in Armenien wirkenden Missionare hohes Lob. Namentlich die ausgezeichnet eingerichteten und mit guten Lehrkräften besetzten amerikanischen Missionsanstalten haben unzweifelhaft Gutes geleistet. *H. Grothe*, Die asiatische Türkei und die deutschen Interessen, 2. Auflage, Halle 1913, S. 17—18.

15) Nachdem das alte palästinische Judentum schon in byzantinischer und arabischer Zeit stark zusammengeschmolzen war, verschwand es während der Kreuzzüge vollständig.

16) Viel weniger bekannt geworden ist die dem Umfange nach wesentlich bescheidenere, aus sich selbst entstandene und von keiner größeren Organisation getragene jüdische Kolonisation in Kleinasien, wo sie über die Zeit der ersten Anfangsschwierigkeiten noch nicht hinausgekommen ist.

17) Nach *E. Banse* ist der Begriff Levante nicht mehr zeitgemäß und die Bezeichnung Levantiner überhaupt sehr schwankend und unklar. Levante = Morgen, Osten, Sonnenaufgang ist nichts anderes als die italienische Uebersetzung des Wortes Orient, so daß es dem ursprünglichen Sinne nach dasselbe bedeutet. Doch wurde dieser Begriff in engerer — handelsgeographischer — Fassung seitens der mittelalterlichen italienischen Seeschiffahrt auf die küstennahen Teile des östlichen Mittelmeerbeckens beschränkt, wo die Italiener vorzugsweise zu tun hatten, während der Binnenhandel damals noch völlig in der Hand der Mohammedaner lag. Seitdem jedoch europäischer Einfluß den ganzen Orient durchdrungen hat, ist der Sonderausdruck Levante überlebt und veraltet, weshalb er ganz aus der modernen Länderkunde verschwinden und bloß noch als eine für Geschichte und Handelsgeographie wertvolle Erinnerung an die Vergangenheit gelten sollte. *E. Banse*, Levante und Levantiner? Geogr. Mitteilungen 57 II (1911), S. 328—330.

18) Vgl. *K. Kärger*, Kleinasien, ein deutsches Kolonisationsfeld. Berlin 1892. — *E. Oehlmann*, Ist es möglich, die deutsche Auswanderung nach Kleinasien abzulenken? Smlg. gemeinverständl. wissensch. Vorträge. Hamburg 1894. — *M. Schlagintweit*, Deutsche Kolonisationsbestrebungen in Kleinasien. München 1900. — *H. Grothe*, Die Bagdadbahn und das schwäbische Bauernelement in Transkaukasien und Palästina. München 1902.

19) Die zum Islam übergetretenen Griechen, Albaner und Slaven (Bulgaren, Serben, Bosniaken) und ihre Nachkommen werden gewöhnlich als Türken bezeichnet, obwohl sie der Volkszugehörigkeit nach natürlich nicht als solche gelten können.

20) Immerhin besteht bei den Bewohnern Französisch-Nordafrikas eine offenkundige Feindseligkeit gegen die christliche Fremdherrschaft. Die russischen Mohammedaner, meist Stammesverwandte der osmanischen Türken, zeigen eine entschiedene Hinneigung nach Konstantinopel, und die in Aegypten, Indien und im östlichen Sudan vielerorts glimmende Aufstandsbewegung unter den Moslims machte strenge, im Ganzen erfolgreiche Abwehrmaßnahmen der Engländer erforderlich.

21) Die Drusen sind ein Rest arabisierter syrischer Urbewohner und bekennen sich zu einem religiösen Geheimkult, in dem Islam, Christentum, Zoroaster-Lehre und uralter Naturdienst vermischt erscheinen. Sie stellen ein geschlossenes Volkstum von etwa 150 000 Köpfen dar und bewohnten ursprünglich die Südhälfte des Libanongebietes. Beständige Streitigkeiten mit ihren christlichen Nach-

barn, den Maroniten, führten öfters zu blutigen Metzeleien. Bei einem Aufstande waren die Maroniten von der Türkischen Regierung entwaffnet worden, worauf 1860 die Drusen über die Wehrlosen herfielen und sie zu Tausenden niedermachten. Bloß durch das militärische Einschreiten Frankreichs, der Schutzmacht der katholischen Christen im Orient, konnten sie vor völliger Vernichtung gerettet werden. Als nunmehr auch die Pforte schärfere Maßnahmen gegen die Drusen ergriff, wanderte die Mehrzahl von ihnen ins Haurangebirge aus, das seitdem oft als Dschebel el Drus oder Drusengebirge bezeichnet wird. Dort konnten sie erst nach längeren Kämpfen zur Ruhe gebracht werden und erfreuen sich noch jetzt ziemlicher Unabhängigkeit.

22) Die Kisilbasch = Rotköpfe sind teils Schiiten, teils Anhänger einer Geheimlehre aus schiitischen, christlichen und heidnischen Formen. Sie kennen weder Moscheen noch Geistliche, beobachten keine der vom Koran verlangten religiösen Vorschriften, ihre Frauen gehen unverschleiert und haben eine freiere Stellung. Von den Tachtadschy = Bretschneider, so genannt nach ihrer Hauptbeschäftigung in den großen Wäldern ihrer Heimat, gilt ähnliches. Auch unter den Kurden, die als Anhänger des Islam angesehen werden, weisen zahlreiche Sektenbildungen und nachlässige Befolgung der Gebote des Islam auf uralte religiöse Geheimbräuche heidnischer und altchristlicher Art hin.

II.

1) *Schulte im Hofe* und *O. Warburg* haben berechnet, daß dem Deutschen Reiche für die von ihm in den letzten Jahren vor dem Kriege benötigten Nahrungs- und Genußmittel, Futter- und Faserstoffe noch eine Fläche von 70 000 qkm fehlt. Sie könnte auf Grund der angeführten Zahlen in der Türkei leicht gewonnen werden.

2) Beispielsweise könnte an die Stelle der noch allgemein üblichen Zweifelderwirtschaft, bei der jedesmal die Hälfte des vorhandenen Ackerlandes unbestellt bleibt, die stetige Ausnutzung desselben durch Fruchtwechsel treten.

3) Vgl. aber das Kap. 9, Anm. 2 über Bodenversalzung Gesagte.

4) Der Dreschschlitten ist eine 1½—2 m lange, schmale Holzplatte, deren Unterseite mit Messern oder kantig zugeschärften Steinsplittern besetzt ist. Vor dieses Gerät werden Rinder, Büffel oder Pferde gespannt, die den Schlitten samt dem zur Vermehrung seines Gewichtes auf ihm stehenden Landmann über das ausgebreitete Getreide ziehen. Die scharfen Steine und Messer zerschneiden das Stroh zu Häcksel und lockern die Getreidekörner oder drücken sie aus den Aehren heraus.

5) Die Aussaat erfolgt im Herbst nach den ersten Niederschlägen. Die Ernte beginnt im Spätfrühling, wenn die Trockenheit ihren Einzug hält und gutes Erntewetter gewährleistet.

6) Im allgemeinen wird die Bodenbewirtschaftung seitens des arabischen Elementes gründlicher betrieben als von den osmanischen Bauern Anatoliens.

7) Gleichmäßig hohe Lufttemperatur bei starker Sonnenbestrahlung, mäßiger Niederschlag und Möglichkeit der Bewässerung, tiefgründiger lockerer Boden und unbedingte Trockenheit zur Fruchtreife und Erntezeit sind die Voraussetzungen für das Gedeihen der Baumwolle.

8) In den letzten Jahren ist die Ausfuhr türkisch-asiatischer Zigarettentabake nach Deutschland beträchtlich gestiegen. Hier hat sich namentlich Dresden zu

einem Hauptmittelpunkte der Herstellung und des Vertriebes von Zigaretten aus türkischem Tabak entwickelt.

9) Datteln, Feigen, Agrumen (die besten im syrisch-palästinischen Küstenlande), Aepfel, Birnen, Quitten, Kirschen, Granaten, Mandeln, Pfirsiche, Aprikosen, Johannisbrot (die Schoten sind im südlichen Kleinasien Volksnahrung), Pistaziennüsse, Haselnüsse, Süßholz. Die Früchte der Edelkastanie sind ein wichtiges Nahrungsmittel.

10) Nach *Schulte im Hofe* und *O. Warburg* fehlt dem Deutschen Reiche noch die tierische Erzeugung (Schlachtvieh, Geflügel, Fleischkonserven, Eier, Milch, Butter, Käse, Fett, Knochen, Hörner, Haare, Wolle und Häute) von 70 Millionen Schafen, 12 Millionen Rindern, $1^1/_2$ Millionen Pferden und 30 Millionen Hühnern. Die Türkei dürfte bei ihrer für die Viehzucht ganz außerordentlich geeigneten Naturausstattung sehr wohl imstande sein, durch Vermehrung ihres jetzigen Viehreichtums die Lücke in unserer tierischen Produktion auszufüllen.

11) Diese örtliche Beschränkung des Vorkommens auf ein bestimmtes Gebiet scheint nach *R. Marek* klimatisch bedingt zu sein, da im kleinasiatischen Binnenhochlande auch das Fell von Kaninchen, Katzen und andern Tieren sich durch langes, seidiges Haar auszeichnet. Andrerseits hat die Angoraziege auch außerhalb ihrer engeren Heimat erfolgreiche Einbürgerung im außertropischen, steppenhaften Süd- und Südwestafrika gefunden.

12) Einem österreichischen Fachmanne ist die Oberleitung der in der Durchführung begriffenen Forstreformen übertragen, während die forstliche Untersuchung Syriens und das forstwissenschaftliche Studienwesen reichsdeutschen Fachleuten unterstellt wurde. Einige Forstschulen sind bereits gegründet. Dagegen dürfte sich bei dem Widerstande der Einheimischen ein wirklicher Forstschutz nur langsam durchsetzen.

13) Um dem Waldrückgang in den Gebirgen des südlichen Kleinasiens Einhalt zu tun, hatte Ibrahim Pascha, Vizekönig von Aegypten, der allerdings aus dem Taurus ungeheure Holzmengen für seine Flotte geholt hatte, während der zehnjährigen Herrschaft Aegyptens über Cilicien die Bauern zur Anpflanzung einer bestimmten Anzahl von Bäumen verpflichtet. Als das Land wieder an die Türken zurückfiel, geriet diese weise Verordnung in Vergessenheit.

14) In seinem Buche »Die Türkei«, 2. Auflage, Braunschweig 1916. Es ist aber fraglich, ob die Waldangaben der Karte durchweg auf sicheren Unterlagen beruhen.

15) Was die Korkeiche für das westliche, ist die Vallonea oder Knoppereiche (Quercus aegilops und einige andere Eichenarten) für das östliche Mittelmeerbecken, besonders für Griechenland und die asiatische Türkei. Die gerbstoffreichen (20—30% Gerbstoff enthaltenden), von den Eicheln befreiten Fruchtbecher, die als Knoppern oder Valloneen in den Handel kommen, sind nämlich ein wichtiger Ausfuhrgegenstand, ebenso der für die Gerbung von Sohlenleder besonders geeignete Extrakt der Becher, der an Ort und Stelle gewonnen wird. Kleinasien ist heute der Hauptlieferant der Knoppern, da es in seinen westlichen Randlandschaften ausgedehnte Valloneenwälder besitzt, die zwar nicht gepflegt, aber wegen ihres wirtschaftlichen Wertes sorgsam geschont und durch Neuanpflanzungen vermehrt werden. Valloneenbestände, allerdings von geringerer wirtschaftlicher Bedeutung, gibt es auch in den Vilajets Brussa, Aleppo und Diarbekr. Smyrna ist der Hauptmarkt und Hauptausfuhrplatz für die Knoppern ganz Kleinasiens. Ver-

suche, den nützlichen Baum auch außerhalb der Türkei anzupflanzen, um sich von ihr im Bezuge des viel begehrten Gerbstoffes unabhängig zu machen, haben nennenswerte Erfolge bisher nicht gehabt. *K. Burk*, Die Valloneiche in ihrer pflanzen- und wirtschaftsgeographischen Bedeutung. Jahrbücher des Nassauischen Vereins für Naturkunde in Wiesbaden 66 (1913). — *O. Quelle*, Die Valloneichen und ihre wirtschaftliche Bedeutung für den Orient. Deutsche Levante-Zeitung 7 (1917), S. 272—273.

16) Das ausschließlich von der Insel Chios stammende Mastix-Harz, von Pistacia lentiscus, wird gekaut oder zur Branntweinerzeugung gebraucht. Astragalusarten liefern den meist aus dem inneren Hochlande Kleinasiens kommenden Gummitragant. Die feinsten Sorten finden bei der Zuckerbäckerei Verwendung; die geringerwertigen werden industriell benutzt. Der Storaxbalsam stammt von Liquidambar orientalis, der nur im südlichen Kleinasien angetroffen wird. Galläpfel werden von mehreren Eichenarten und von der Pistazie (Alepponüsse) gewonnen.

17) Genaueres über die Mineral- und Erzlager Kleinasiens, Mesopotamiens und Syriens vgl. S. 63 fg., 85 fg. und Kap. 7, Anm. 22.

18) In der ganzen Türkei zählte man vor dem Kriege erst 1047 meist kleine Fabriken, von denen die größere Hälfte der Nahrungsmittel-Industrie und 196 der Textilindustrie angehörten. Hierbei gelten als Fabriken — auch im Sinne des neuen Industrie-Förderungsgesetzes — alle diejenigen, die mit einem Anlagekapital von mindestens 1000 türkischen Pfund arbeiten, eine Maschine von wenigstens 5 Pferdekräften besitzen und jährlich 350 Arbeitstage bezahlen.

19) Dieses Gesetz sieht für Gewerbetreibende, die einheimische Rohstoffe verarbeiten, eine Reihe von Vergünstigungen vor, sofern ihr Unternehmen über den Umfang eines einfachen Handwerksbetriebes hinausgeht und türkische Beamte und Arbeiter beschäftigt. Derartige Unternehmungen haben Anspruch auf unentgeltliche Zuteilung von staatlichem Grund und Boden, bleiben 15 Jahre lang von jeglicher Abgabe befreit und genießen auch sonst mancherlei Steuer- und Zollerleichterungen, während der neue Zolltarif die im Entstehen begriffene Industrie dadurch unterstützt, daß er zur Einschränkung des fremden Wettbewerbes die Einfuhr der im Lande selbst herstellbaren Erzeugnisse mit höheren Abgaben belastet (vgl. S. 165). Schließlich werden alle Staatsaufträge möglichst den einheimischen Unternehmungen zugewendet.

20) *R. Fitzner*, Anatolien. Berlin 1902, S. 93.

21) Ueber die in der Türkei vorhandenen Eisenbahnen vgl. S. 68 fg., 82 fg., 103 und 120 fg.

22) Von den Dampfern gehört etwa der vierte Teil der türkischen Schiffahrtsgesellschaft Mahsusse.

23) Regelmäßige deutsche Schiffahrtslinien nach der Türkei sind erst seit 1884 eingerichtet worden. Von ihnen bediente vor dem Kriege die Deutsche Levante-Linie alle wichtigeren mittelmeerischen und pontischen Häfen des Osmanischen Reiches. Den Seeverkehr mit dem Persischen Golf und mit Mesopotamien bis Basra hinauf vermittelte die Hamburg-Amerika-Linie, die sich durch Uebernahme der Aktienmehrheit auch einen maßgebenden Einfluß auf die Deutsche Levante-Linie gesichert hat. Der Norddeutsche Lloyd, der zeitweilig einen Schiffahrtsdienst mit der Levante unterhielt, betrieb zuletzt bloß noch die Postdampferlinie Konstanza-Konstantinopel-Alexandria. *K. Wiedenfeld*, Die deutsch-türkischen Wirt-

schaftsbeziehungen und ihre Entwicklungsmöglichkeiten. München und Leipzig 1915, S. 7—11.

24) *A. Philippson*, Das Mittelmeergebiet. 3. Auflage, Leipzig und Berlin 1914, S. 226.

25) Der Grund hierfür ist darin zu suchen, daß die landwirtschaftliche Produktion, die vornehmste Wirtschafts- und Einnahmequelle des Staates, zu gering ist und daß wegen der unzureichenden Verkehrsmittel mit ihren hohen Frachtsätzen das Erzeugte nicht ausgiebig und billig genug nach den Ausfuhrhäfen gebracht werden kann.

26) Die deutsch-türkischen Handelsbeziehungen haben in den wenigen Jahrzehnten ihres Bestehens einen überaus erfreulichen Aufschwung genommen. 1880 wertete die Ausfuhr des Deutschen Reiches nach der Türkei erst 6,7 Millionen und die Einfuhr aus letzterer bloß 1,9 Millionen Mark. Der deutsche Absatz wurde nicht zum wenigsten gehemmt durch den Wettbewerb unseres zum Orient so günstig gelegenen Nachbars Oesterreich-Ungarn und durch den langen Landweg, der die Preise für deutsche Waren so erhöhte, daß sie gegen die zur See eingeführten Güter nicht aufkommen konnten. Erst als die Deutsche Levante-Linie gegründet war, der die Reichsregierung billige Eisenbahn- und Seefrachttarife zugestand, setzte eine lebhafte und anhaltende Zunahme unseres Orienthandels ein. Wenn auch die deutsch-türkischen Handelsbeziehungen sich wegen ihrer Jugend noch in bescheidenen Grenzen halten und nur einen Bruchteil unseres Außenhandels ausmachen, nämlich 0,7 % der Einfuhr und 1 % der Ausfuhr, so hatte sich ihr Wert doch bis zum Ausbruche des Balkankrieges 1912 verzweiundzwanzigfacht. In jenem Jahre betrug die türkische Einfuhr nach Deutschland 77,8 Millionen, die deutsche Ausfuhr nach der Türkei 113,2 Millionen, der Gesamthandel also 191 Millionen Mark. 1913 waren die entsprechenden Werte 74,9, 98,4 und 172,4 Millionen Mark. In Wirklichkeit ist unsere Ausfuhr größer, weil viele deutsche Waren über die Häfen der Nachbarstaaten zur Versendung gelangen. Von weniger wichtigen Gegenständen abgesehen, liefert uns die Türkei vornehmlich Tabak und Zigaretten, Rosinen (95 % unseres Bedarfes deckend) und Teppiche. Von Deutschland bezieht sie fast ausschließlich Industrieerzeugnisse, Woll- und Baumwollfabrikate, Eisen- und Stahlwaren, Maschinen und Eisenbahnbedarf, Munition und Chemikalien, aus Oesterreich vor allem Zucker und Baumwollwaren.

27) Nach andern, von den S. 194 genannten Zahlen stark abweichenden Angaben waren 1913 die hauptsächlichsten Handelsstaaten Europas am türkischen Außenhandel mit folgenden Summen (in Millionen Piastern zu 0,18 Mark) beteiligt:

Land	Einfuhr nach der Türkei	Ausfuhr aus der Türkei	Gesamthandel
England	941 274	513 723	1 454 917
Frankreich	337 057	363 360	700 417
Deutsches Reich	193 567	114 997	308 564
Oesterreich-Ungarn	407 516	247 773	655 289

28) Ein günstiger deutsch-türkischer Handelsvertrag ist vom osmanischen Parlament bereits angenommen.

12.

1) *R. Marek*, Südosteuropa und Vorderasien: IV. Das türkische Reich. *Geogr. Zeitschrift* 23 (1917), S. 429.

2) *Marek*, a. a. O. S. 425.

3) *C. Christiansen*, Der Bund der Mittelmächte und seine geographischen Grundlagen. Geogr. Zeitschrift 23 (1917), S. 348.

4) Mancherlei praktische Vorschläge und beachtenswerte Anregungen über die in der Türkei zu lösenden wirtschaftlichen, kulturpolitischen und wissenschaftlichen Aufgaben finden sich u. a. bei: *H. Grothe*, Die asiatische Türkei und die deutschen Interessen. Der neue Orient Heft 9 (2. Auflage, Halle 1913). — *K. Wiedenfeld*, Die deutsch-türkischen Wirtschaftsbeziehungen und ihre Entwicklungsmöglichkeiten. München und Leipzig 1915. — *A. Philippson*, Das Türkische Reich. Deutsche Orientbücherei Heft 12 (Weimar 1915). — *M. Blanckenhorn*, Syrien und die deutsche Arbeit. Ebd. Heft 18 (Weimar 1916). — *R. Marek*, Südosteuropa und Vorderasien: IV. Das türkische Reich. Geogr. Zeitschrift 23 (1917), S. 422—429. — *R. Jannasch*, Unsere Handelsaufgaben in der Türkei. Export 1917, S. 152—155.

5) Ob sich freilich nach dem kostspieligen Weltkriege deutsches Kapital in wünschenswertem Umfange in der Türkei wird betätigen können, ist eine andere Frage. Denn die Festlegung und Vernichtung ungeheurer Werte durch den Krieg, die Steigerung des Kapitalbedarfs für eigene Zwecke, die hohen Preise für Rohstoffe und Arbeitslöhne und die Verzinsung der Kriegsanleihen usw. werden voraussichtlich die für den Orient verfügbaren deutschen Geldmittel sehr erheblich herabmindern. *R. Jannasch*, a. a. O. S. 153.

6) *K. Wiedenfeld*, a. a. O. S. 17—22, 27—33. — Vgl. auch Kap. 1, Anm. 8.

7) Die meisten französischen Lehranstalten befinden sich in Syrien und werden von geistlichen Orden unterhalten, die besonders durch ihre Mädchenschulen einen großen Einfluß auf die Einheimischen gewonnen haben.

8) Nach *W. Ross* gab es 1400 Auslandschulen, davon 600 französische, 500 englische und amerikanische, 200 italienische, 60 russische und 25 deutsche.

9) Neuerdings hat die Deutsch-Türkische Vereinigung eine deutsche Schule in Adana eingerichtet und in Konia die Vorbereitungen zur Gründung einer solchen getroffen.

10) *H. Grothe* konnte mancherorts die Vorteile feststellen, welche die amerikanische und englische Missionsarbeit für Sprache und Handel ihrer Mutterländer gebracht hat. Oefters traf er mit Einheimischen zusammen, die in jenen Missionsanstalten erzogen waren und mit Hilfe von Preisverzeichnissen bei ihren Sprachkenntnissen der Einfuhr englischer und amerikanischer Waren Vorschub leisteten.

11) *H. Grothe*, Meine Reise durch Vorderasien. Der Orient Heft 6 (Halle 1908), S. 13—14, 17, 25, 30, 40—41. — *H. Grothe*, Die asiatische Türkei und die deutschen Interessen. Der neue Orient Heft 9 (2. Auflage, Halle 1913), S. 35—36, 54—61. — *W. Blankenburg*, Die Zukunftsarbeit der deutschen Schule in der Türkei. Länder und Völker der Türkei Heft 1 (Leipzig 1915). — *P. R. Krause*, Die Türkei. Aus Natur und Geisteswelt Bd. 469 (Leipzig und Berlin 1916), S. 128—129. — *W. Ross*, Die deutschen Schulen in der Türkei und ihre Aufgaben für die Zukunft. Koloniale Rundschau 1917, S. 107—114.

12) Bis zum Kriegsausbruche gab es allein in Konstantinopel vier große, in französischer Sprache und in französischem Sinne herausgegebene Zeitungen, denen ein einziges, wesentlich bescheideneres und obendrein noch zweisprachiges deutsch-französisches Blatt gegenüberstand. Zur Belehrung der öffentlichen Meinung sind also viele Versäumnisse nachzuholen.

13) Vgl. *F. Regel*, Die deutsche Forschung in Türkisch-Vorderasien. Länder und Völker der Türkei Heft 7 (Leipzig 1915). *Regels* verdienstliche Zusammenstellung über die vielseitigen wissenschaftlichen Bestrebungen deutscher Forscher in Türkisch-Asien ist ein wertvolles Zeugnis für die Unsumme kulturlicher Arbeit, die deutsche Reisende oft unter den schwierigsten äußeren Verhältnissen dort geleistet haben.

14) *v. Diest*, Die Kartographie in der Türkei. Zeitschrift Ges. f. Erdkunde Berlin 1910, S. 430—447. — *Kieperts* Karte von Kleinasien, 24 Blatt in 1 : 400 000 (Berlin 1904/8), ist ein großartiges Werk, die Frucht langjähriger mühsamer Vorarbeiten, und verwertet in kritischer Sichtung eigene Aufnahmen und alle erreichbaren Quellen zu einer Karte, wie sie kein anderes Land des asiatischen Orients besitzt. Zeitschrift Ges. f. Erdkunde Berlin 1902, S. 835—837; 1909, S. 276—279; 1910, S. 322—330. — Geographische Mitteilungen 1908, Lit.-Ber. Nr. 119. — Für West-Kleinasien ist die Karte überholt durch *A. Philippson*, Topographische Karte des westlichen Kleinasiens, 6 Blatt in 1 : 300 000. Gotha 1910 fg. — *E. Banse*, Die Fortschritte der Länderkunde des asiatischen Orients. Geogr. Zeitschrift 17 (1911), S. 387—388.

Geographisches und Personennamen-Verzeichnis.

Zwei Brüder.

Feldpostbriefe und Tagebuchblätter.

Herausgegeben von Dr. G. von Rohden.

Erstes Bändchen.

Leutnant Gotthold von Rohden.

Mit 3 Bildern.

6. und 7. Tausend.

——— Unter der Presse. ———

Zweites Bändchen.

Leutnant d. R. Heinz von Rohden.

Mit 2 Bildern.

3. bis 5. Tausend.

8. 1917. M. 2.50. Gebunden M. 3.50.

Beide Bändchen in einen Band gebunden M. 5.—.

Zu den bisherigen Katalogpreisen und auch zu allen hier angegebenen Preisen tritt vom 1. Januar 1918 ab ein Teuerungszuschlag von 20% (einschliesslich des Zuschlages für den vermittelnden Sortimenter). Ausnahmen sind Zeitschriften-Abonnements, nicht aber einzelne Hefte.

J. C. B. Mohr (Paul Siebeck) in Tübingen.

1012